

HUOLTOASEMA

MUUTOS JA SÄILYTTÄMINEN



HUOLTOASEMA

MUUTOS JA SÄILYTTÄMINEN

Diplomityö Erika Salomäki

Oulun yliopisto/arkkitehtuurin yksikkö

Ohjaaja: Anu Soikkeli

Tekijä: Erika Salomäki

Työn nimi: Huoltoasema: muutos ja säilyttäminen

Koulutusohjelma: Arkkitehdin tutkinto, arkkitehtuurin koulutusohjelma

Ohjaaja: Anu Soikkeli

Työn laji: Diplomityö

Oulun yliopisto/ arkkitehtuurin yksikkö

Ajankohta: Syyskuu 2021

Sivumäärä: 86

Merkkimäärä: 160 067

Avainsanoja: Arkkitehtuuri, huoltoasema, huoltamo,
jakeluasema, bensiiniasema, bensiinikioski,
klassismi, funktionalismi, tyyppiasema

Author: Erika Salomäki

Title: Gas station: change and preservation

Degree Programme: Master of Science in Architecture

Supervisor: Anu Soikkeli

Type of Thesis: Master's thesis

University of Oulu/ Oulu School of Architecture

Date: September 2021

Number of Pages: 86

Number of Characters: 160 067

Key words: Architecture, gas station,
service station, petrol station, garage,
classicism, functionalism, standard design gas station

Kannen kuva. Esson huoltoasema. Pietinen Otso. 1949. Museovirasto.

TIIVISTELMÄ

Polttoaineenjake-lun tarpeisiin vastanneet bensiinikioskit saivat autojen määrän lisääntyessä rinnalleen autohuoltoon liittyviä palveluita, jolloin ensimmäiset varsinaiset huoltoasemat saivat muotonsa. Toiminnot huoltoasemilla ovat muuttuneet, mutta kehityssuunta on ollut selkeä. Huoltoasemista on tullut palvelukeskuksia, joissa auton sijaan keskiöön on noussut ihminen. Kahvila tai ravintola yhdessä vähittäismyyntin kanssa on nykyään löydettävissä lähes jokaiselta huoltoasemalta, kun taas autohuolto ei enää ole itsestäänselvyys.

Huoltoasemien arkkitehtuuri on myötäillyt vallitsevia arkkitehtuuri suutauksia, muodostaen kuitenkin myös omat erityispiirteensä. Suhtautuminen huoltoasemiin on vaihdellut vuosien saatossa. Ennen toista maailmansotaa nimekkäiden arkkitehtien suunnittelemat huoltoasemat sijoitettiin parhaille paikoille. Muutama vuosikymmen myöhemmin tyyppisuunnitelmin toteutettuja huoltamoita on voinut löytää lähes joka kylästä. Pääsääntöisesti arkkitehtuuri on jäänyt takalalle uusien huoltoasemien toteutuksessa taloudellisten seikkojen ohjatessa valintoja.

Tilapäisyys on huoltoasemille rakennustyyppinä tunnusomaista. Huoltoasemia on purettu niin uusien jakeluasemien kuin muun rakentamisen tieltä. Jotta kaikki huoltoasemarakennukset eivät jäisi vain väliaikaisratkaisuiksi, on olennaista huolehtia niiden säilymisestä suojelun keinoin. Huoltoasemarakennusten laajempi inventointi antaisi hyvän lähtökohdan suojelutarpeiden arvioinnille.

Diplomityöni tarkoitus on koota yhteen hajanaista tietoa huoltoasemista ja niiden arkkitehtuurista, muodostaen selkeämmän kuvan huoltoasemista rakennustyyppinä. Diplomityössäni esitetty listaus suojelluista huoltoasemista antaa viitekehyksen, johon voidaan verrata toistaiseksi suojelemattomien huoltoasemien suojelutarpeita ja tulevaisuuden näkymiä. Säilyäkseen huoltoasemien tulee tulevaisuudessakin vastata muuttuviin tarpeisiin ja vaatimuksiin. Sijainnin merkitys korostuu entisestään jakeluasemien eriytyessä yhä selkeämmin kaupunkiasemiin, kylmäasemiin ja liikenneasemiin. Polttoaineenjake-lun murros jatkuu eri voimanlähteiden yleistyessä ja vakiinnuttaessa asemansa. Kuitenkin tarve pysähtymiselle säilyy.

ABSTRACT

Petrol stands responded only to the needs of fuel distribution. When quantity of cars increased car services existed beside fuel distribution and the first proper service stations were developed. Functions in service stations have changed, but the ongoing trend is distinct. Over the time gas stations have become service centres, and a man is placed in the centre instead of cars. Nowadays a café or a restaurant with retail sale is found in almost every gas station, while car service is not for granted.

The architecture of gas stations has conformed the current architectural movements, while also forming its' own distinctive features. Approach to service station architecture has fluctuated over the years. Before World War II the gas stations were designed by famous architects and were placed in the best business locations in the city. Couple of decades later standard design gas stations could be found in almost every village. With the exception of individual service stations, architecture has lagged in the implementation of new service stations, with economic considerations directing choices.

Temporariness has been characteristic to gas stations as a building type. Service stations have been demolished out of the way of newer gas stations or other buildings. In order to ensure that all service stations do not remain only as temporary solutions, it would be essential to take care of their preservation by means of protection. Wider inventory of gas stations would give a good starting point to define the needs for preservation.

The purpose of my master's thesis is to gather fragmented information about gas stations and their architecture, forming a distinct picture of gas station as a type of building. The list of protected gas stations presented in my thesis provides a frame of reference. The unprotected service stations can be compared to that list when the need of preservation and future prospects will be considered. In order to remain design of gas stations must continue to respond to new demands. The importance of location is further emphasized as stations become increasingly differentiated from each other. The revolution in fuel distribution will continue as various power sources become more widespread and consolidate. However, the need for a break remains.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ.....	3	6.2.2 Funktionalismi	25
ABSTRACT	4	6.2.3 Funktionalismin tyypittäminen.....	27
1 JOHDANTO.....	6	6.3 Tyyppiasemat.....	30
2 AINEISTON ESITTELY	7	6.4 Jälleen yksilöllisempää	33
3 TUTKIMUSMENETELMÄT	9	7 HUOLTOASEMIEN NYKYHETKI.....	37
4 YLEISTÄ HUOLTOASEMISTA.....	10	8 HUOLTOASEMIEN SUOJELU.....	40
4.1 Termien määrittely	10	8.1 Rakennussuojelulla suojellut huoltoasemat.....	42
4.2 Asemakaavamerkinnot.....	11	8.2 Kaavasuojellut huoltoasemarakennukset	43
4.3 Lainsäädäntö ja määräykset	12	8.3 Suojelun tarpeessa olevat huoltoasemarakennukset.....	53
5 HUOLTOASEMIEN HISTORIA	13	8.3.1 Yksilölliset huoltoasemat.....	54
6 HUOLTOASEMIEN ARKKITEHTUURI	18	8.3.2 Esson tyyppiasemat.....	57
6.1 Klassismi	19	8.3.3 Teboilin/Suomen Petroolin tyyppiasemat.....	58
6.1.1 Klassistiset bensiinikioskit.....	19	8.4 Purettuja huoltoasemia	62
6.1.2 Klassistiset huoltoasemat.....	21	9 HUOLTOASEMIEN TULEVAISUUS	66
6.2 Funktionalismi.....	23	10 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	68
6.2.1 Kohti funktionalismia	23	LÄHDEVIITTEET	69
		LÄHDELUETTELO	74

1 JOHDANTO

Diplomityöni tarkastelee huoltoasemia rakennustyyppinä, niiden arkkitehtonisen sekä toiminnallisen kehityskaaren kautta. Aihetta ei ole aiemmin käsitelty Suomessa laajamittaisesti arkkitehtuurin osalta, minkä johdosta tarkastelun pääasiallisena kohteena ovat huoltoasemarakennukset juuri Suomessa. Kuitenkin ilmiötä laajemmin ymmärtääkseen on tutkiskelu ulotettava myös Suomen rajojen ulkopuolelle.

Huoltoasemien historiaa ja nykyhetkeä esimerkkien avulla havainnoimalla muodostuu läpileikkaus tästä hieman unohdetusta modernin arkkitehtuurin edustajasta. Oli kyse sitten entisestä tai nykyisestä huoltoasemarakennuksesta, tarkastellaan niiden säilymistä muuttuvassa yhteiskunnassa tulevaisuuden skenaarioita pohtimalla ja kartoittamalla niiden suojelutilannetta.

Kesälomareissuilla tehdyt huomiot huoltoasemien arkkitehtuurista ovat olleet eräänlainen lähtökohta diplomityölleni. Huoltoasemat ovat usein muodostuneet pitkien ajomatkojen oleellisiksi pysähtymispaikoiksi, joihin tiivistyy matkustamisen tunnelmia. Loputtomien metsien ja peltojen keskellä vastaan tuleva huoltoasema voi olla odotettu rakennus. Toisaalta myös kesä huoltamotyöntekijänä osoitti sen, kuinka huoltoasema voi olla kaupunginosan tärkeä kohtaamispaikka tai muodostua osaksi ihmisten rutiineja esimerkiksi aamukahvin kautta.

2 AINESTON ESITTELY

Huoltoasemia käsitellään eri lähteissä pääasiassa tietystä perspektiivistä, jolloin muu sivuutetaan. Julkaisijasta riippuen kuvaukset ovat usein joko yrityskeskeisiä, järjestökeskeisiä tai henkilökeskeisiä.

Useiden huoltoasemaketjujen historiaa on koottu kirjoiksi. Osa näistä historiikeista on kuitenkin julkaistu jo vuosikymmeniä sitten, joten tieto lähihistoriasta on niiden osalta puutteellista. Näitä kirjoja ovat *Shell 75-vuotta*¹, *Kuusikymmentä öljytippaa: Unionin historiikki 1931–1991*², *SEO: 40 vuotta suomalaisten asialla*³, *Oy Esso ab 80 vuotta*⁴ sekä *Kesoilin tarina: 1949–1996*⁵. Myös yksittäisiä huoltoasemia käsitteleviä kirjoja on julkaistu.

Huoltoasemia on käsitelty eri järjestöjen, säätiöiden ja yhdistysten toimesta. Oleellisimpana nostaisin esiin julkaisut *100 vuotta ratin takana: Mobilia 1998*⁶ sekä *Mobilia 2000: matkalla jossain Suomessa*⁷. Mobilia on auto- ja tieliikenteen erikoismuseo, jonka kokoelmista myös suuri osa diplomityössäni käytetyistä kuvista on peräisin.

Yksittäisten huoltoasemien arkkitehtuuria sekä kulttuurihistoriaa on tarkasteltu esimerkiksi inventoinneissa sekä kaupunkien historiikeissa. Lisäksi asema- ja yleiskaavojen selvityksistä sekä niiden liitteistä löytyy tietoa alueilla sijaitsevista huoltoasemista. Monet Suomen suurimmista

kaupungeista ovat tehneet jakeluasemaselvityksiä. Ne muodostavat kattavan kuvan kaupungeissa muutaman vuosikymmenen aikana tapahtuneesta huoltoasemien muutoksesta. Mainintoja huoltoasemarakennuksista löytyy myös niitä suunnitelleiden arkkitehtien töistä kertovista kirjoista.

Huoltoasemiin eri tavoin liittyviä opinnäytetöitä on tehty useita monilta eri aloilta. Arkkitehtuurin saralta tehtyjä diplomitöitä ovat ainakin Mikko Piispan *Keimolanportin huoltoasema ja infopiste* vuodelta 1999⁸ sekä Eero Ilvessalon *Etelä-Haagan Shell – Rakennushistoria ja tietomalli* vuodelta 2020⁹.

Raffinerade rum: Bensinstationer och precisionkultur i Sverige 1926-1956 on Olle Wilsonin väitöskirja vuodelta 2012. Se käsittelee bensiiniasemia Ruotsissa erityisesti taidehistorian sekä kulttuurihistorian perspektiiveistä.¹⁰ Monet esimerkeistä ja huomioista soveltuvat myös Suomen kontekstiin, sillä samankaltaisuus on merkittävää.

Huoltoasemakirja on vuonna 2009 ilmestynyt Jukka Vesterisen kirjoittama teos, joka käsittelee laajasti huoltoasemia Suomessa niiden alkua ajoista aina 2000-luvulle asti. Viitteiden puuttuessa kirjan tietojen alkuperä ei kuitenkaan selviä sellaisella tarkkuudella kuin toivoisi.

Englanninkielisiä teoksia huoltoasemien arkkitehtuurista on kirjoitettu useita, vaikkakin ne ovat suurimmaksi osin jo vuosikymmenten takaa. Vuonna 1985 ilmestynyt kirja *Main Street to Miracle Mile: American Roadside Architecture* käsittelee muiden rakennusten ohella myös huoltoasemia¹¹. Daniel I. Vieyran teos *“Fill ‘er Up” : An Architectural History of America’s Gas Stations* on vuodelta 1979¹².

Arkkitehti-lehden artikkelit huoltoasemista ovat olleet oleellinen lähde. Ne tuovat esille sen, kuinka huoltoasemiin on suhtauduttu artikkeleiden kirjoitusajankohtana ja mitä on pidetty huoltoasemissa tärkeänä. Niin kuluttajille kuin yrittäjille suunnatut eri öljy-yhtiöiden aikakauslehdet käsittelevät myös huoltoasemarakennuksia. Työtäni varten kävin läpi vuosien 1951 ja 1960 välillä ilmestyneet Esso Dealer -lehdet, joiden uusia huoltoasemia esittelevät artikkelit ilmentävät ajan huoltoasemien ihanteita.¹³ Eri sanomalehtien artikkeleista löytyi tietoa niin yksittäisistä huoltoasemista kuin myös laajemmin huoltoasemiin liittyvistä ilmiöistä.

Diplomityöni kuvat ovat pääasiassa Mobilian sekä Helsingin kaupunginmuseon kokoelmista. Mobilian kuvia lukuun ottamatta eri museoiden kuvat ovat löytyneet Finna-hakupalvelun kautta.

Bensiiniasemien piirustuksia olen tarkastellut Kansallisarkiston Digitaaliarkistosta, Oulun Kaupunginarkistossa sekä Kansallisarkiston Oulun toimipisteessä. Vanhempia sanoma- ja aikakauslehtiä olen lukenut Digi.kansalliskirjasto.fi -aineistoista.

Huoltoasemien tarkemmat osoitteet ovat peräisin Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä Paikkatietoikkunasta.¹⁴ Myös Google Mapsin Street View on ollut apuna huoltoasemien paikantamisessa.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tässä diplomityössä tarkastelen suomalaisten huoltoasemien arkkitehtuurin ja huoltoasemiin liittyvien toimintojen kehityskaarta. Työni kokoaa yhteen hajanaista tietoa aiheesta ja luo narratiivin huoltoasemien arkkitehtuurista. Aihetta on käsitelty aiemmin eri julkaisuissa lähinnä yksittäisten huoltoasemien osalta tai vain sivuten arkkitehtuuria.

Aineiston kokoaminen tapahtui pääasiassa kirjallisten lähteiden kautta, mutta myös mahdollisuuksien mukaan arkistolähteitä käyttäen. Esimerkkikohteiden avulla havainnoin niiden arkkitehtuuria, säilymistä sekä nykytilannetta. Tarkastelin huoltoasemarakennusten suojelutilannetta ja pohdin tulevaisuuden skenaarioita muodostaen kuvan siitä, millaisia tulevaisuuden näkymiä on niin uusilla kuin jo olemassa olevilla huoltoasemarakennuksilla.

Esimerkkirakennukset valikoituvat mukaan jokseenkin sattumanvaraisesti oman kiinnostukseni ja saatavilla olevan aineiston mukaan. Vanhojen huoltoasemarakennusten etsiminen tapahtui pääasiassa hakemalla niistä tietoa ja mainintoja eri maakuntien ja kuntien inventoinneista sekä huoltoasemia käsittelevästä kirjallisuudesta. Lopuksi tarkastelin harrastajien keskusteluja eri Facebook-ryhmissä, kartoittaen vielä mainintoja sellaisista suojelluista huoltoasemista, jotka muuten olisivat jääneet löytymättä.

Tähän diplomityöhön kokoamani lista suojelluista huoltoasemarakennuksista ei siis ole täysin kattava. Listan tavoite on olla mahdollisimman laaja, jotta se voisi tarjota käsityksen siitä, millaisia huoltoasemarakennuksia Suomessa on suojeltu ja millä perustein.

Koronapandemia asetti tietynlaiset haasteet ja rajoitteet tiedon etsimiseen arkistolähteistä ja kohteisiin tutustumiseen paikan päällä. Eri arkistojen materiaaliin perehtyminen ei siis onnistunut alkuperäisen suunnitelman mukaisessa mittakaavassa. Käyttämäni aineiston laaja-alaisuudesta johtuen sen laadukkuus vaihtelee. En katsonut aiheelliseksi poissulkea aineistosta vähemmän tieteellistä materiaalia niissä kohdin, jossa aineiston tarjonta oli rajallista. Työni tavoitteen vuoksi kattavan kuvan luominen ja sirpaleisen tiedon kerääminen yhteen oli oleellista.

4 YLEISTÄ HUOLTOASEMISTA

4.1 Termien määrittely

Huoltoasemat jaotellaan usein eri tyyppeihin niistä löytyvien palveluiden mukaisesti. Puhekielessä käytetyt termit saattavat kuitenkin poiketa tästä jaosta. Lisäksi eri murrealueilla voi olla käytössä eri termejä. Bensiksestä voidaan puhua, vaikka polttoaineena käytettäisiinkin jotain muuta. Toisaalta huoltoasemista puhuttaessa käytetään myös eri huoltoasemaketjujen nimiä. Tiettyyn rakennukseen saatetaan viitata siinä pitkään tai viimeisimpänä toimineen öljy-yhtiön nimellä. Jakeluasematyypeillekään ei ole olemassa täysin yleispätevää jakoa.

JAKELUASEMALLA viitataan kiinteään paikkaan, jossa myydään tai luovutetaan polttoainetta jakelumittarista moottorikäyttöisten ajoneuvojen tai esimerkiksi veneiden polttoainesäiliöihin ¹⁵. Minimissään miehittämätön tai miehitetty jakeluasema käsittää jakelulaitteen sekä säiliön polttoaineen tai kaasun säilytystä varten, mutta myös rakennukset erilaisine palveluineen ovat mahdollisia ¹⁶. Jakeluasema toimii siis yläterminä kaikille asematyypeille. Jakeluasemat ovat pääasiassa eriytyneet automaattiasemiksi, kaupunkiasemiksi sekä valtatienvarsiasemiksi ¹⁷. Oheispalveluiden määrä vaihtelee sen mukaan, mikä sijainnille on kannattavaa.




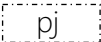


Kuva 1. Oy Teboil Ab:n huoltoasema, Hämeentie 55. 2001. Hakli, Kari. Helsingin kaupunginmuseo.

HUOLTOASEMALLA TAI PALVELUASEMALLA viitataan sellaiseen jakeluasemaan, josta on saatavissa polttoainemyynnin lisäksi myös muita palveluita¹⁸. Niitä voivat olla esimerkiksi elintarvikemyymälä, auton pesu- tai huoltopalvelut sekä muut matkailijan virkistystä varten olevat palvelumuodot. Aikaisemmin termillä on viitattu lähinnä sellaisiin jakeluasemiin, joissa on vähintään yksi halli auton huoltamista varten.¹⁹ Nykyään huoltoasema termi on kuitenkin monissa yhteyksissä laajentunut tarkoittamaan myös liikenneasemia. Huoltsikasta saatetaan puhua riippumatta jakeluaseman palvelutasosta. Palveluasemat ovat usein miehitettyjä, mutta esimerkiksi autonpesu saattaa olla automatisoitua.

LIIKENNEASEMALLA tarkoitetaan jakeluasemaa, josta ei ole saatavissa ajoneuvon huoltopalveluita²⁰. Yleensä termiä käytetään suurista jakeluasemista, jotka sijaitsevat pääasiassa valtateiden varsilla. Liikenneasemien palvelutarjonta on usein runsas, kuitenkin keskittyen lähinnä ruokailuun ja vähittäiskauppaan.

KYLMÄASEMALLA tarkoitetaan sellaista jakeluasemaa, joka on miehittämätön. Jakelulaitteiston ja mahdollisen katoksen lisäksi ei kylmäasemaan liity muita rakennuksia, rakenteita tai palveluita.²¹ Kylmäasemat ovat usein ympärivuorokautisesti auki, sillä tankkaus ja rahastus tapahtuu automaattilla.

4.2 Asemakaavamerkinnot

	Huoltoaseman korttelialue ²²
	Alue, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman ²³
	Moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialue. Tämä on vanhempi kaavamerkintä, joka ei ole enää käytössä uudemmissa asemakaavoissa. ²⁴
	Moottoriajoneuvojen huoltoaseman ja liikerakennuksen korttelialue, jolla enintään puolet (1/2) rakennusoikeudesta saa käyttää muuna kuin moottoriajoneuvoliikennettä palvelevana myymälätilana. ²⁵ Kyseinen merkintä ei ole käytössä enää uudemmissa asemakaavoissa.

Yleisimmin jakeluasemiin liittyviä asemakaavamerkinnot ovat ohessa esiteltyt, mutta myös muita jakeluasemien sijoitukseen liittyviä asemakaavamerkintöjä on olemassa. Erityisillä kaavamerkinnoilla voidaan jakeluasemien sijoittaminen mahdollistaa esimerkiksi liikerakennusten, asumisen ja teollisuuden kanssa samoille korttelialueille²⁶. Osa jakeluasemista on sijaintinsa kannalta epävarmoja, sillä ne sijaitsevat tontilla tai alueella, joka on kaavassa merkitty muuhun kuin huoltoasematoimintaan.²⁷ Asemakaavaa laadittaessa on polttoaineenjakelua siis pidetty paikalta väistyvänä toimintona.

4.3 Lainsäädäntö ja määräykset

Jakeluasemia koskevia ohjeita ja viranomaismääräyksiä on useita. Tässä luvussa niistä on käsitelty vain osa. Pääasiassa ne keskittyvät siihen, kuinka polttonesteitä säilytetään ja käsitellään niin, ettei se aiheuttaisi vaaraa ihmisille tai ympäristölle jakeluaseman toimiessa tai toiminnan loputtua.

Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös vaarallisten kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista jakeluasemalla (415/1998) pitää sisällään keskeisimpiä jakeluasemiin kohdistuvia vaatimuksia. Jakeluasemat pyritään ensisijaisesti sijoittamaan pohjavesialueiden ulkopuolelle. Polttonestesäiliöt on sijoitettava maan alle joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta. Säiliöt eivät saa sijaita rakennusten alla. Lisäksi niiden sijainti suhteessa toisiinsa, rakennuksiin sekä maanalaisiin johtoihin on säädeltyä. Jakelulaitteiden tulee olla vähintään 5 m etäisyydellä huoltoasemarakennuksesta ja 10 m päässä muista rakennuksista. Jakelualueen materiaaleilta vaaditaan palamattomuutta katoksen sekä jakelulaitteiden alustan osalta.²⁸

Valtioneuvoston asetuksessa nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista (314/2020) todetaan, että jakeluasemien tulee täyttää vaatimukset koskien niiden teknistä rakennetta. Jakeluasema on rekisteröitävä toiminnan alkaessa. Toiminnanharjoittajan on toiminnan loppuessa esitettävä suunnitelma pohjaveden sekä maaperän

mahdollisen pilaantumisen selvittämistä ja jakeluaseman rakenteiden poistamista varten.²⁹

Valtioneuvoston asetus maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista (214/2007) eli PIMA-asetus määrittelee sen, mihin arviot maaperän pilaantuneisuudesta ja puhdistustarpeesta tulee perustaa ja millaisia seikkoja on otettava huomioon. Maaperä tulee puhdistaa, mikäli maaperässä olevien terveydelle tai ympäristölle haitallisten aineiden kynnysarvot ylittyvät. Maaperän pilaantuneisuus on arvioitava uudestaan olosuhteiden muuttuessa, eli esimerkiksi polttoaineenjake-lun loppuessa paikalta.³⁰

5 HUOLTOASEMIEN HISTORIA

Ennen huoltoasemia toimivat pysähtymispaikkoina kestikievarit. Ne tarjosivat ruokailu- ja majoituspalveluita maanteiden varsilla. Kestikievareiden etäisyys toisistaan tuli olla tarpeeksi lyhyt, jotta ne olivat matkustajien saavutettavissa. Autoistumisen myötä lopettivat kievarit hiljalleen toimintansa ja tilalle tulivat huoltoasemat.³¹

Vuotta 1886 pidetään auton kehityksen kannalta oleellisena ajankohtana, sillä tuolloin ensimmäiset polttomoottorilla toimivat autot saivat muotonsa. Toki jo ennen sitä oli autojen alkukehitystä tapahtunut vuosikymmenien ajan, ja kokeiluja tehtiin niin höyry- kuin sähköautojenkin parissa.³² Meni kuitenkin vielä tovi ennen kuin auto saapui laajamittaisesti Suomen teille. Ford T-mallin massatuotannon alettua Yhdysvalloissa vuonna 1908 kasvoi autojen määrää hiljalleen Suomessakin.³³ Alkuaikoinaan oli auto ennen kaikkea ylellisyysesine³⁴.

Alussa bensiiniä kaupattiin lähinnä apteekeissa ja rautakaupoissa, joihin bensiini toimitettiin tynnyreissä. Polttoaine valutettiin tai pumpattiin tynnyristä mitta-astiaan, josta se kaadettiin suppilon ja säämiskän läpi tankkiin.³⁵ Bensiiniä myytiin myös liikuteltavista kärryistä³⁶. Suomen ensimmäinen käsikäyttöinen bensiinipumppu, josta polttoainetta myytiin autoille, asennettiin Viipurin Revonhantään vuonna 1912³⁷. Ensimmäisen

maailmansodan ja sen aiheuttaman bensiinipulan takia autojen määrän kehitys maassamme kuitenkin hetkellisesti pysähtyi³⁸.

Tiettävästi Suomen ensimmäinen bensiinikioski oli Nobel-Standardin vuonna 1921 Helsingin Hietalahdentorille avaama jakelukioski³⁹. Autokannan kehityksestä Suomessa on tarkkaa lukumäärällistä tietoa vasta vuodesta 1922 eteenpäin, jolloin annettiin asetus koskien automobiili liikennettä edellyttäen moottoriajoneuvojen rekisteröintiä⁴⁰. Vuonna 1922 autojen lukumäärä oli 1754 kappaletta ja vuoteen 1929 tultaessa oli määrä kasvanut jo noin 35 000:een. Autoistumisen tahti oli siis 1920-luvulla huomattavaa.⁴¹ Lisääntyneen kysynnän myötä oli uusien jakeluasemien rakentaminen tarpeen. Esimerkiksi vuonna 1924 rakensi Suomen Masut (myöhemmin Shell) ensimmäiset 16 pumppuasemaansa.⁴² Jakeluasemien yleistyminen lisäsi myös säätelyä. Vuonna 1924 annettiin *Asetus tulenarkojen nesteiden valmistuksesta, varastossapidosta, myynnistä ja kuljetuksesta* (81/1924)⁴³. Sen myötävaikutuksesta polttoainesäiliöt sijoitettiin maan alle bensiininjakelupisteillä⁴⁴.



*Kuva 2. Oy Shell Ab:n jakeluasema Simonkatu. tuntematon valokuvaaja. 1920–1930-luku.
Helsingin kaupunginmuseo.*

Autojen yleistyessä Suomen tiestön parantaminen tuli ajankohtaiseksi. Hevosliikenteelle rakennetut tiet eivät vastanneet autoliikenteen vaatimuksia. Teiden rakennus- ja parannustöiden lisäksi kattavan valtatieverkon perustaminen nousi esille 1920- ja 1930 lukujen vaihteessa.⁴⁵ Autojen ympärivuotisen käytön kannalta oleellista oli talviaurauksen aloittaminen vähitellen keskeisimmillä väylillä 1920-luvun aikana. 1930-luvun lopulla sora oli teiden päällysteenä yleisin,

kestopäällystettyä tietä oli lähinnä vain suurten kaupunkien sisääntuloväylillä.⁴⁶

Autojen korjaaminen tapahtui aluksi sepän pajoissa, mutta autojen määrän kasvun seurauksena myös korjaamotoiminta koki muutoksia. 1920-luvun kuluessa se eriytyikin hiljalleen automaahantuojojen merkkikorjaamoihin, ammattiautoilijoiden omiin huoltokorjaamoihin sekä erillisiin autokorjaamoihin.⁴⁷ Varhaisimmat huoltoasemat, joilta oli saatavissa polttoaineenjakehun lisäksi muita palveluja, sijaitsivat linja-autoasemien yhteydessä. Öljy-yhtiöt investoivat linja-autoasemien rakentamiseen, sillä yhteistyö ammattiautoilijoiden kanssa oli kannattavaa, yksityisautoilun ollessa vielä vähäistä. Näitä huoltoasemia, joiden yhteydessä toimi myös linja-autoasema, sijaitsi esimerkiksi Hämeenlinnassa, Lahdessa, Porissa, Vaasassa, Savonlinnassa sekä Tampereella. Lisäksi linja-autoasemien välittömässä läheisyydessä on sijainnut huoltoasema ainakin Turussa, Tampereella sekä Helsingissä.⁴⁸

1929 alkanut lama vaikutti myös autojen määrään ja sen myötä polttoaineen kysyntään. Vasta vuonna 1936 päästiin autojen lukumäärässä lamaa edeltävälle tasolle⁴⁹. Siitä huolimatta 1930-luvulla jakeluasemia lisättiin entisestään ja käsikäyttöisiä mittareita vaihdettiin sähkökäyttöisiin⁵⁰. Investointien tekemistä pidettiin kannattavana lamasta huolimatta. Nobel-Standard (myöhemmin Esso) avasikin vuonna 1933 seitsemän uutta asemaa. Saman vuoden julkaistussa huoltamoluettelossa

mainitaan Nobel-Standardin asemien määräksi 39, joista 10 sijaitsi Helsingissä.⁵¹ Pääasiassa huoltoasemat olivat edelleen vaatimattomia. Modernit asemat sijaitsivat suurimmissa kaupungeissa. Shellillä oli vuonna 1931 vasta 15 huoltoasemaa, joiden palvelutason katsottiin olevan monipuolinen.⁵² Nobel-Standard sekä Masut hallitsivat Suomen polttoainemarkkinoita maailmansotien välisen ajan⁵³. Niiden osuus vuonna 1939 oli noin 80 %:ia Suomen öljytuotteiden myynnistä. Toki myös muita yhtiöitä toimi maassamme tuona aikana, mutta niiden myyntivolyymit olivat huomattavasti pienempiä.⁵⁴

Toisen maailmansodan vuoksi polttoaineen tuonti vaikeutui huomattavasti, joten sen säännöstely aloitettiin vuonna 1939. Yksityisautoilu kiellettiin ja huoltoasemat hiljenivät.⁵⁵ Väli rauhan aikana bensiiniä tuotiin Petsamon Liinahamarin kautta. Se oli ainut satama, jota pystyttiin käyttämään ulkomaankauppaan Tanskan salmien ollessa suljettuna. Polttoainepulan myötä turvauduttiin hiileen ja puupilkkeeseen. Siviili liikenne kulki ”häkäpöntöillä” ja sotilaskäyttöön tarkoitettua bensiiniä jatkettiin väkiviinalla.⁵⁶ Sodan päätyttyä vaikutti tavarankiukkuus ja vuoteen 1949 asti jatkunut bensiinin säännöstely ajan toimintaan⁵⁷. Huoltovarmuutta haluttiin parantaa ja toisaalta pienentää öljyhuollon riippuvuutta ulkomaisista yrityksistä. Sen seurauksena Naantaliin perustettiin keskusvarasto ja esitettiin Suomen ensimmäisen öljynjalostamon rakentamista. Öljynjalostamon toiminta käynnistyi kuitenkin vasta vuonna 1957.⁵⁸

1950-luvun alkaessa oli varsinaisia huoltoasemia lähinnä kaupungeissa. Yleisimmin polttoainetta myytiin edelleen bensiinikioskeista sekä esimerkiksi osuuskauppojen yhteydessä.⁵⁹ Autojen määrä kolminkertaistui 1950-luvun aikana, joten huoltoasemaverkon runsas laajentaminen oli tarpeen⁶⁰. Vuonna 1950 oli Suomessa huoltoasemia 219 kappaletta ja 1950-luvun puolivälissä niiden lukumäärä oli jo noin 540⁶¹.

Kahvilat tulivat huoltoasemille 1950-luvun loppupuoliskolla. Tampereella vuonna 1954 avatussa Tullinaukion Autorissa on mahdollisesti sijainnut Suomen ensimmäinen huoltoaseman kahvila.⁶² Vuonna 1957 Helsinkiin valmistuneilla Malmin ja Sofianlehdon Union-huoltamoilla oli molemmissa kahvilat. Kahviloiden myötä myös kuljettajan virkistystarpeita alettiin huomioida.⁶³ Huoltoasemien koko kasvoi huoltoasemakahviloiden yleistyessä.

Huoltoasemat olivat palveluasemia aina 1960-luvulle asti. Työntekijät huolehtivat niin auton tankkaamisesta, renkaiden ilmanpaineineen ja öljyn tarkastamisesta kuin tuulilasin puhdistamisesta. Tavaravalikoima keskittyi autotarvikkeisiin.⁶⁴ Kova kilpailu 1960-luvun lopulla sai öljy-yhtiöt etsimään tapoja kustannusten vähentämiseksi palvelutasoa merkittävästi laskematta. Ratkaisu löytyi kehittyneestä tekniikasta. Autonpesukoneet poistivat tarpeen autojen käsinpesulle. Itsepalvelu- sekä seteliautomaattien lisääminen taas vähensi palvelutankkaamisen tarvetta. Seteliautomaatit mahdollistivat tankkaamisen vuorokauden kaikkina

aikoina, myös huoltoaseman muuten ollessa suljettu. Vuonna 1969 avattiin Kouvolassa Suomen ensimmäinen kylmäasema.⁶⁵

Autoistuminen oli voimakasta 1960-luvulla: vuoden 1960 autojen lukumäärän ollessa noin 256 900, oli se vuonna 1970 jo noin 828 000 ⁶⁶. Kasvaneen autoliikenteen kannalta positiivista oli se, että tiestön päällystäminen eteni merkittävästi ja vuonna 1970 maanteistä oli päällystettynä jo 55 %:ia. ⁶⁷ Huoltoasemat olivat vielä 60-luvullakin tyypillisesti kaupunkien rakennuksia ⁶⁸.

Autoistumisen myötä huoltoasemia nousi yhä enemmän myös kirkonkyltiin. Usein huoltoasemarakennukset olivat muuhun rakennuskantaan verrattuna moderneja, kaupunkimaisia rakennuksia. Valomainokset ja huoltoasemien baarit muokkasivat myös kirkonkyltien kohtaamispaikkoja. Nuoriso vietti aikaa yömyöhään auki olevilla huoltoasemilla. ⁶⁹ Vuoden 1969 kioskiasetus määritteli ensimmäisen kerran huoltoasemilla myytävät elintarvikkeet. Se salli makeisten, jäätelön ja virvoitusjuomien myynnin. ⁷⁰

1970-luvun alussa jakeluasemien määrä oli suurimmillaan, tuolloin niitä oli 2165. Sen lisäksi bensiiniä kaupattiin myös muissa myyntipisteissä esimerkiksi kyläkauppojen yhteydessä. Polttoainemyynnin lisääntynyt kilpailu oli nähtävissä teiden varsilla ilmaantuneissa mainospylväissä. Asiakkaita houkuteltiin polttoaineiden edullisilla hinnoilla ja huoltoasemien monipuolisilla palveluilla. Kilpailu johti siihen, ettei

polttoaineesta saatu myyntikate ollut enää riittävä ja sitä paikkailtiin kasvattamalla muuta myyntiä. Ympäri vuorokautinen palvelu yleistyi huoltoasemilla. ⁷¹



Kuva 3. BP Superpesu. 1965–1970. Mobilia.

Öljykriisin ja ympäristötietoisuuden kasvun seurauksena suhtautuminen huoltoasemiin muuttui 1970-luvun kuluessa. Uusien asemien perustamiseen tarvittavien lupien saaminen vaikeutui ja vanhoihin jakeluasemiin kohdistui vaatimuksia ympäristönsuojelun parantamiseksi. Ympäristövaatimuksien tiukentuminen aiheutti paineita pienille

huoltoasemille, sillä vaadittavat investoinnit toiminnan jatkamiselle olivat suuria.⁷²

Vuoden 1984 kioskiasetuksen muutoksella sallittiin myös hedelmien sekä valmisleipien myynti huoltoasemilla ⁷³. Ravintolassa syömisen hiljalleen arkipäiväistyessä muutettiin huoltoasemien baareja matkaravintoloiksi. 1980-luvulla huoltoasemarakennuksista tuli suurempia, vaikka autohuoltoa ei enää ollutkaan saatavissa yhtä monelta huoltoasemalta kuin aiemmin.⁷⁴ Kioskiasetuksen muutos vuonna 1991 poisti rajoitukset koskien huoltoasemien elintarvikemyyntiä ⁷⁵. Se vaikutti osaltaan elintarvikemyymälöiden yleistymiseen huoltoasemilla. Samoihin aikoihin huoltoasemilla toimivien pikaruokaravintoloiden määrä kasvoi. Huoltoasemat olivat usein myöhään auki myös elintarvikemyymälöiden osalta. Toimiessaan kioskiluvan alla, ei niiden aukioloaika ollut yhtä rajattua iltä- ja yöaikaan tai viikonloppuisin kuin muilla vähittäiskaupoilla.

Laajat aukioloajat ovat olleet varmasti osasy sille, miksi huoltoasemista on muodostunut niin kylien kuin kaupunginosien kohtaamispaikkoja. Toisaalta vaikutusta on luultavasti ollut myös sillä, että huoltoasemat ovat tiloina helposti lähestyttäviä, sisäänkäyntejä on useita ja samaan rakennukseen on koottu monia erityyppisiä toimintoja.

1990-luvun laman seurauksena useiden huoltoasemien toiminta loppui kokonaan tai ne muutettiin kylmäasemiksi. Kylmäasemien määrä kasvoi 1990-luvun aikana noin 80 asemasta yli 600:aan. Niiden määrä jatkoi

kasvuun 2000-luvulla. Vuonna 2008 oli miehitettyjä jakeluasemia 1067 ja miehittämättömiä 964. Huoltopalveluita oli saatavissa tuolloin alle 400 asemalta. Myös liikenneasemien koko kasvoi entisestään. Osa kuntakeskustojen palveluista siirtyi suurempien asiakasvirtojen perässä liikenneasemien yhteyteen valtateiden varsille, mikä on aiheuttanut palveluiden heikkenemisen kirkonkylissä.⁷⁶ Liikenneasemien kehitykseen vaikuttivat erityisesti 2000-luvun alusta asti yleistyneet ABC-asemat. Niissä yhdistyi entistä suuremmassa mittakaavassa polttonesteidenjakelu, ravitsemispalvelut sekä vähittäistavaramyynti.⁷⁷

6 HUOLTOASEMIEN ARKKITEHTUURI

Suhtautuminen huoltoasemien arkkitehtuuriin on vaihdellut suuresti sijainnista ja ajankohdasta riippuen. Huoltoasemat ovat paikoitellen olleet arkkitehtien suunnittelema uniikkeja rakennuksia, mutta suurimmaksi osin ne ovat pohjautuneet tyyppipiirustuksiin. Osittain kyse on siis ollut arkipäiväisistä rakennuksista ja toisaalla lehdistä esitellyistä arkkitehtuurin tyylinäytteistä. Myös käsitys huoltoasemien ihanteellisesta sijainnista kaupunkirakenteessa on aikojen saatossa muuttunut. Enää huoltoasemia ei sijoiteta kaupunkien ydinkeskustoihin vaan ennemmin sisääntuloväylien tai valtateiden varsille. Keskustoista purettu huoltoasemarakennukset ovat tuoneet tilaa muulle rakentamiselle.

Huoltoasemien runko- ja julkisivumateriaalit ovat vaihdelleet eri aikoina sen hetkisten arkkitehtuurisuuntausten sekä arvostuksen mukaan. Rakenteisiin on vaikuttanut myös huoltoaseman sijainti, keskeisillä paikoilla rakennuksen edustavuuteen on panostettu enemmän. Kalliisiin materiaaleihin ei ole kannattanut satsata, mikäli huoltoasema on nähty väliaikaisena. Huoltoasemia on alusta asti leimannut rakennustyyppinä tietynlainen väliaikaisuus. Vanhoja huoltoasemia on usein purettu uusien tieltä, pahimmillaan vain alle 20 vuoden kuluttua rakentamisesta. Näin on saatu paikalle taas paremmin vaatimuksia ja tarpeita vastaava nykyaikainen rakennus. Ensimmäiset bensiinikioskit olivat puurakenteisia,

mutta myös tiilirunkoisia bensiinikioskeja tehtiin. Huoltoasemat muuttuivat paremmin sarjatuotantoon sopiviksi vuosikymmenten kuluessa. Materiaaleina käytettiin niin puuta, betonia kuin terästä.

Vallitsevien arkkitehtuurisuuntausten rinnalla on aina ollut myös muita pienempiä suuntauksia, jotka eivät ole kuitenkaan syystä tai toisesta yleistyneet. Suunnitteluratkaisut ovat toimineet ehkä vain tietyissä paikoissa tarpeeksi suurten asiakasvirtojen ulottuvissa tai niiden rakentaminen ei ole ollut kannattavaa muiden olosuhteiden johdosta.

Varsinkin 1960-luvulla nähtiin tyyppiasemat keinona tehdä öljy-yhtiöstä kuluttajien keskuudessa tuttuja ja saada asiakas uudestaan saman ketjun asemalle ⁷⁸. Kun huoltoasema näyttää paikasta riippumatta samalta, on brändi helposti tunnistettavissa. Ilmiö ei kuitenkaan ollut täysin uusi, vaan brändin edustaminen on ollut alusta asti tärkeä osa huoltoasemia. Muista brändeistä on erottauduttu vähintään öljy-yhtiön nimellä tai logolla, mutta myös tunnistettavan arkkitehtuurin kautta. Vuosien saatossa tehdyt omistajanvaihdot ovat kuitenkin hävyttäneet eri huoltoasemaketjujen arkkitehtonisten piirteiden tunnistettavuutta. Nykyään arkkitehtuuri korostaakin enemmän paikan ominaispiirteitä ja brändin tunnistettavuus saavutetaan muilla keinoin.

6.1 Klassismi

6.1.1 Klassistiset bensiinikioskit

Bensiinikioskeista varhaisimmat olivat usein pieniä rakenteiltaan yksinkertaisia lämmittämättömiä kojuja, joista bensiininjakelu tapahtui bensiinipumpun kautta maan alla sijaitsevasta bensiinisäiliöstä⁷⁹. Bensiinikioskien rakentaminen oli nopeaa, avajaiskuntoon saatettiin päästä vain muutamassa viikossa. Yksinkertaisessakin bensiinikojuissa saattoi olla lippa kioskin edustan yläpuolella. Vaikka arkkitehtuuri oli pääosin konstailematonta, niin myös koristeita käytettiin.⁸⁰ Huoltoasemat olivat kiinni ajan klassistisessa muotokielessä, joka oli selkeimmin nähtävissä detaljoinnista. Harjakatto oli kattomuotona yleinen.⁸¹ Kioskeja suunnittelivat myös arkkitehdit. Esimerkiksi Alvar Aalto laati suunnitelmat Hankkijan bensiinikioskiin vuonna 1924. Sen julkisivussa, jonka kautta bensiininjakelu tapahtui, oli klassistisia piirteitä korniisin ja akroterioiden muodossa.⁸²

Viipurin maistraatin arkistosta löytyvät bensiinikioskien piirustukset 1920-luvulta valottavat hieman aikakauden bensiinikioskien rakenteita ja tilaohjelmaa. Esimerkiksi Bensiiniaseman piirustuksesta vuodelta 1929 on nähtävissä, kuinka suhteellisen pienen kioskin hallitsevana elementtinä on etureunastaan pylväillä tuettu katos. Rakennuksen tilat muodostuvat tulisijalla varustetusta vahdinhuoneesta sekä viereisestä öljyvarastosta.

Klassistisen kioskin koristeet antavat kioskista loppuun hiotun vaikutelman. Materiaaleista ei ole mainintoja, mutta seinät ovat paksut, joten kioski on ollut mahdollisesti kivirakenteinen.⁸³ Suomen Mineraaliöljyn bensiinikioski piirustus vuodelta 1926 esittelee sen sijaan kevyempirakenteisen kioskis suunnitelman. Aumakattoinen kioski käsittää yhden huoneen, joka on noin 2,5 m syvä ja 5 m leveä. Bensiinisäiliö on sijoitettu puurakenteisen kioskirakennuksen alle.⁸⁴



Kuva 4. Nobel Standardin bensiiniasema Hietalahdentorin laidassa. Sundström, Eric. 1926. Helsingin kaupungin museo.



*Kuva 5. Oy Shell Ab:n huoltoasema Viiden pennin tulli, Turuntie 80
(Mannerheimintie 108). Sundström Olof. 1930. Helsingin kaupungin museo.*



*Kuva 6. Oy Shell Ab:n huoltoasema Viiden pennin tulli, Turuntie 80
(Mannerheimintie 108). tuntematon valokuvaaja. 1936. Helsingin kaupungin museo.*

”Viiden pennin tullina” tunnettu huoltoasema Helsingissä ilmensi tyypillistä klassistisen tyyliuunnan edustajaa päätykolmioineen ja pylväineen. Rakennus valmistui 1920-luvun lopulla.⁸⁵ Oheisista 1930-luvulla otetuista kuvista (kuvat 5 ja 6) on nähtävissä rakennukseen tehdyt muutokset. Tarpeet toiminnallisuuden suhteen muuttuivat, joten rakennuksen takaosaan lisättiin huoltohalli 1930-luvun alkupuoliskolla. Myös klassistisia tyylipiirteitä vähennettiin ja asemaa nykyaikaistettiin muuttamalla ovi ja ikkunat yksinkertaisemmiksi. Brändin näkyvyyttä parannettiin siirtämällä logo päätykolmiosta rakennuksen katolle. Rakennus purettiin vuonna 1939⁸⁶.

6.1.2 Klassistiset huoltoasemat

Ajassaan kiinni olevan arkkitehtuurin myötä klassistisia piirteitä oli nähtävissä vielä ensimmäisissä varsinaisissa huoltoasemissa, joissa autojen huolto oli mahdollista. Sekä huoltoasemien ulkomuoto että sijainti nähtiin tärkeinä. Usein sadekatosta kannattelivat temppeleille tunnusomaiset pylväät ja detaljointi oli klassismille tyypillistä.⁸⁷ Klassismi näkyi erityisesti rakennuksen yksityiskohdissa. Huoltoasemien sisätilat olivat pinta-alaltaan pieniä. Toimintoina huoltoasemilla oli lähinnä polttoaineenjako sekä autohuolto. Bensiiniasemien muutos oli niiden alkuaikoina nopeaa ja jo suhteellisiin uusiin rakennuksiin tehtiin muutoksia tarpeiden muuttuessa.



Kuva 7. Itäinen Kaukolinja- huoltoasema. Atelier Laurent, noin 1920-luku. Museovirasto.

Bertel Strömmerin suunnittelemat itäinen- ja läntinen kaukolinja-autoasema valmistuivat Tampereelle vuonna 1929. Näitä lähes identtisiä asemia pidetään sekä Suomen ensimmäisinä oikeina huoltamoina että linja-autoasemina.⁸⁸ Kaupunki, linja-autoliitto ja polttoainekauppiaat tekivät yhteistyötä linja-autoasemien perustamiseksi. Läntisellä linja-autoasemalla toimi Nobel-Standardin huoltoasema, kun taas itäisellä asemalla Shell.⁸⁹ Hatanpään valtatie varrella sijainnut itäinen asema (kuva 7) käsitti tiloja niin autohuoltoon kuin matkustajia varten. Rakenteissa käytettiin materiaalina tiiltä ja solubetonia.⁹⁰ Klassillinen tyyli suunta oli nähtävissä katon koristeissa, polttoaineenjakoalaitteiden yläpuolelta katosta kannattelevissa pylväissä sekä pylväiden välisissä rauta-aidoissa. Linja-autojen koon kasvaessa vuosikymmenten aikana, kävi huoltohallin pituus niille riittämättömäksi.⁹¹ Uusi linja-autoasema valmistui Ratinaan jo vuonna 1938, jonka jälkeen rakennuksiin jäi vain huoltoasematoimintaa. Itäinen asema purettiin Sorinaukiolta vuonna 1950 ja Pyyntikintorilla sijainnut läntinen asema vuonna 2000.⁹²

Meurmanin Viipurin Revonhääntään vuonna 1929 suunnittelemaan Shell-huoltoasemaan (kuva 8) tehtiin muutoksia jo muutama vuosi sen valmistumisen jälkeen. Alun perin autopesuun ja -korjaamiseen tarkoitettut tilat olivat katettuja, mutta yhdeltä sivulta avoimia. Lisäksi jakeluasemalla oli odotustilat asiakkaille. Rakennuksen koristeellisuus on hiltettyä, klassistinen tyyli suunta tulee ilmi katoksen pylväistä ja simpukan muotoisista koristeaiheista.⁹³ Meurman laati piirustukset bensiiniaseman

laajennukselle kuitenkin jo vuonna 1933. Lisärakennuspiirustuksissa huoltotilat erotettiin ulkotilasta seinin ja huoltohalleja rakennettiin lisää rakennuksen jatkoksi. Huoltoaseman katolle suunniteltiin myös kyltti osoittamaan näkyvämmiin asemalla toimiva yhtiö.⁹⁴ Rakennus on ilmeisesti toiminut huoltoasemana nykypäivään asti⁹⁵.



Kuva 8. Viipuri Repola Shellin huoltoasema Sergejeffin liikeyröstarin päädyssä. Tuntematon valokuvaaja. 1929–1939. Lappeenranta museot.



Kuva 9. Oy Shell AB:n huoltoasema, Turun kasarmi. Sundström, Eric. 1928. Helsingin kaupungin museo.

Turunkasarmin Shell (kuva 9) rakennettiin vuonna 1929⁹⁶. Klassistisen huoltoaseman katokset ja huoltohallit oli sijoitettu katuja mukaillen. Niiden yhtymäkohdassa sijaitsi majakkamainen torni, joka toimi katseenvangitsijana. Huoltoasema jäi kuitenkin nopeasti ajastaan jälkeen, sillä sen katokset olivat suhteellisen matalat. Rakennus purettiin jo vuonna 1934 Lasipalatsin tieltä.⁹⁷ Rakennuksessa on nähtävissä samankaltaisuutta Tukholmassa sijainneeseen Krooksin pääkonttoriin, joka valmistui vuonna 1926⁹⁸.

6.2 Funktionalismi

6.2.1 Kohti funktionalismia

Huoltoasemat olivat 1920- ja 30-lukujen vaihteessa arvostettuja rakennuksia, sillä niitä suunnittelivat aikansa tunnetut arkkitehdit ja ne sijoitettiin keskeisille liikennepaikoille kuten linja-autoasemien lähistölle tai toreille⁹⁹. Myös Arkkitehti-lehdessä esiteltiin huoltoasemia. Arvostus oli ehkä osittain seurausta uutuudenviehätyksestä - olihan kyse uudenaikaisesta rakennustyypistä, joka symboloi nykyaikaista elämäntyyliä.¹⁰⁰ Modernia tyyliä edustavat huoltoasemat yleistyivät 1930-luvulla. Usein niihin rakennettiin näyttäviä betonirakenteisia katoksia mittarikenttien ylle¹⁰¹. Jakeluasemien arkkitehtuuri yksinkertaistui ja koristeiden käyttö väheni. Kuitenkin 1930-luvun alkupuolella oli paikoitellen huoltoasemissa nähtävissä edelleen piirteitä klassismista, vaikka selkeälinjainen rakennus muuten olisikin edustanut modernismia. Rakennuksen pyöristettyjä kulmia näkyi jo huoltoasemien arkkitehtuurissa käytettynä elementtinä. Funktionalismiin siirtyminen tapahtui hiljalleen. Näissä siirtymäkauden huoltoasemissa jako eri tyyli-suuntien välillä ei ollut niin selkeästi nähtävissä.

Siirryttäessä klassismista funktionalismiin rakennettiin vielä laajalti bensiinikioskeja, joissa ei sijainnut tiloja autojen huollolle. Näistä esimerkkinä on vuonna 1930 valmistunut Töölöntorin Shell (kuva 10).

Muodoltaan pyöreä kioski edelsi selkeästi funktionalismin tuloa.¹⁰² Lähteenä käytetyn kirjan kuvan perusteella Töölöntorilla sijainneen huoltoaseman samankaltaisuus Gävleen samana aikakautena valmistuneen Shellin-huoltoaseman kanssa on merkittävä.¹⁰³ Kuvien perusteella näiden huoltoasemien arkkitehtuurissa on ollut paljon yhtäläisyyksiä rakennuksen muodon osalta, mutta toisaalta myös eroja löytyi esimerkiksi ikkunoiden korkeudessa. Molemmissa bensiinikioskeissa pyöreään katoksen alle sijoittui pohjaltaan ympyrän segmentin mallinen sisätila. Gävlen Shellin ikkunat ulottuivat matalammalle kuin Töölöntorin Shellissä. Kummassakin rakennuksessa katosta kannatteli kaksi pilaria, joiden väliin bensiinipylväs tai -pylväät sijoituivat. Huoltoasemarakennusten samankaltaisuus antaa viitteitä siitä, että huoltoasemia on mahdollisesti toteutettu osittain tyyppi-piirustuksin pohjautuen jo ennen toista maailmansotaa.



Kuva 10. Oy Shell Ab:n huoltoasema Töölöntori. Tuntematon valokuvaaja. 1930-luku. Helsingin kaupungin museo



Kuva 11. Shellin uusi huoltoasema Oulun Pokkittörmällä. 1934. Museovirasto.



Kuva 12. Kaupankäyntiä hevoskärriästä Porvoon torilla. Poutvaara, Matti. 1946. Museovirasto.

Esimerkkinä funkkis huoltoasemista ovat Aarne Ervin 1930-luvulla Shellille suunnittelemaat huoltoasemat. Niitä toteutettiin ainakin Petsamoon, Joensuuhun, Ouluun sekä Sortavalaan.¹⁰⁴ Ervin suunnittelema Joensuun Shell (Siltakatu 16) valmistui vuonna 1939. Rakennuksen katseenvangitsijana toimi edustan veistoksellinen katos, jota korosti harkittu valaistus. Rakennuksessa sijaitsi kahvila wc-tiloihin, tiloja toimisto-, kassa- ja työhuoneiksi sekä huolto- ja pesuhallit. Rakennus purettiin vuonna 1979.¹⁰⁵ Ilmeisesti myös kaikki muut Ervin huoltoasemista on myöhemmin purettu.

Vuonna 1934 Arkkitehti-lehdessä esiteltiin Shellin huoltoasemia. Porvoon kauppatorilla sijainnut tiilinen autohuoltoasema (kuva 12) oli niistä yksi. Vuonna 1932 rakennettu pelkistetty huoltamo oli Suomalainen Shell Oy:n teknillisen osaston suunnittelema. Rakennuksen koko pääjulkisivun levyinen katos näytti uhmaavan painovoimaa, sillä ei tukenut yksikään pilari. Rakennuksen aukotus oli toteutettu hyvin järjestelmällisesti. Sisäänkäynti huoltohalliin tapahtui rakennuksen sivusta ja muihin tiloihin rakennuksen edustalta.¹⁰⁶ Huoltoasemaa laajennettiin jo vuonna 1938, jolloin rakennuksen pinta-ala kolminkertaistui. Esimerkiksi toinen huoltohalli sijoitettiin rakennuksen taakse. Seuraava laajennus toteutettiin vuonna 1948. Rakennuksen lippa purettiin 1960-luvulla tehtyjen muutosten yhteydessä. Huoltoaseman ohella rakennuksessa toimi pitkään linja-autoasemaan liittyviä toimintoja. Huolto- ja linja-autoasema purettiin vuonna 1971 ja vuonna 1972 uusi linja-autoasema nousi torille.¹⁰⁷

6.2.2 Funktionalismi

Funktionalismin ihanteena oli tarkoituksenmukaisuus, jossa toiminnot määrittelivät rakennuksen ulkomuodon. Terveellisyyden tavoittelu näkyi materiaalivalinnoissa. Helposti puhdistettavia sekä valoa heijastavia pintoja suosittiin. Käytetty muotokieli määräytyi osittain uuden rakennustekniikan kautta. Koneet ja vauhti nähtiin vahvasti osana nykyaikaa ja tulevaisuutta - mahdollistamassa uutta.¹⁰⁸

Funkkis huoltoasemien virtaviivaisuutta korostettiin esimerkiksi katon muodolla. Katto oli usein auma- tai pulpettikatto loivalla kallistuksella. Vaikutelma tasakatosta saatiin peittämällä seinillä katon kaltevuus sivuilta katsottaessa eli käyttämällä valetasakattoa. Koristeita ei funkkiksessa käytetty, mutta yksityiskohtiin kiinnitettiin paikoitellen erityistä huomiota. Runko toteutettiin tyypillisesti tiilestä muuraamalla ja rapattiin ulkoa sileäksi. Julkisivut olivat väritykseltään vaaleita, monesti valkoisia. Nauhaikkunoiden sijaan ikkuna-aukkojen rivit olivat huoltoasemissa käytetympiä. Sisätiloihin sijoittui yleensä huoltohallin tai -hallien lisäksi jonkinlainen toimisto sekä odotustila, johon liittyi varaosien myyntiä tai jopa pienimuotoista kahviotoimintaa. Myös vanhoja huoltoasemarakennuksia uudenaikaistettiin paremmin pinnalla olevaan tyyliisuuntaan sopiviksi.



Kuva 13. Aleksanterinkadun TB-huoltamo. Tuntematon kuvaaja. 1950–1960. Mobilia.



*Kuva 14. Oy Shell AB:n huoltoasema, Salomonkatu. Foto Saurén. 1936.
Helsingin kaupunginmuseo.*



*Kuva 15. Oy Shell Ab:n Salomonkadun huoltoasemaa puretaan. Nasakuva. 1973.
Helsingin kaupunginmuseo.*

Helsinkiin Salomonkadulle linja-autoaseman yhteyteen rakennettiin Shellin huoltoasema (kuva 14) 1930-luvulla ¹⁰⁹. Ajanmukainen huoltoasema oli auki ympäri vuorokauden. Kolmikerroksisen rakennuksen alin kerros sijaitsi maan alla. Maantasokerroksessa sijaitsi toimistohuone autotarvikkeiden myyntiä varten, kassa- ja konttorihuoneet, odotushuone asiakkaille sekä autojen huoltoon liittyviä tiloja. Huoltohalleja rakennuksessa oli niin yksityisautojen kuin linja- ja kuorma-autojen huoltamiseen. Toiseen kerrokseen ja kellariin oli sijoitettuna avustavia tiloja kuten henkilökunnan pukuhuoneet. ¹¹⁰ Rakennuksen pyöristetyt kulmat ja nauhamainen ikkunarivistö yhdessä rakenteiltaan keveän mittarikentän katoksen kanssa edustivat aikansa arkkitehtuurin ihanteita. Rakennuksessa sijaitsi useita huoltohalleja. Rakennus purettiin purkamisesta otetun kuvan perusteella vuonna 1973 (kuva 15).

6.2.3 Funktionalismin tyypittäminen

Huoltoasemissa korostui uudenaikaisuus. Öljy-yhtiöiden valomainokset yhdistettynä ajan huoltoasemien muotokieleen toivat kansainvälisen tuulahduksen kirkonkyläin.¹¹¹ Huoltoasemien arkkitehtuuri Suomessa on seurannut kiinteästi muun Euroopan ja Yhdysvaltojen suuntauksia. Moni Suomessa toimineista öljy-yhtiöistä sai alkunsa muualla, mutta laajentui myöhemmin Suomeen tytäryhtiöiden kautta. Hyväksi todettuja ratkaisuja on ollut kannattavaa käyttää laajalti yhtiön toiminta-alueella. Eräs esimerkki tästä ovat funktionalismia edustavat tyypiasemat. Tässä luvussa käsitellään niiden laajempaa kehitystä, sillä sen vaikutukset heijastuivat myöhemmin myös Suomeen. Eri puolilla Suomea sijaitsee tyypiasemia, joille on löydettävissä selkeitä esikuvia Yhdysvalloista.

Kun eri polttoaineissa ei ollut juurikaan eroavaisuuksia suhteessa muihin, tapahtui brändin erottuminen toisista ulkoisten seikkojen avulla. Lisäksi huoltoasemien tunnistettavuuden nähtiin parantavan brändiuskollisuutta. Pyrittiin yhdenmukaisuuteen, joka johti eräänlaiseen massatuotantoon. Tyypiaseman tuli olla muotoilultaan loppuun hiottu. Varaosien sekä öljyn myynti haluttiin osaksi huoltoasemia, kuitenkin niin, että oheismyynti sopi brändiin ja kiinnitti huomiota. Vielä tuolloin ei kuitenkaan ollut valmiita malleja sen toteuttamiseksi, joten tarvittiin tuotesuunnittelua. Sen johdosta 1930-luvun Amerikassa arkkitehtien ohella huoltoasemia suunnittelivat teollisuusmuotoilijat.¹¹² Suomessa huoltoasemien

suunnittelu saattoi tapahtua öljy-yhtiöiden sisällä teknisen osaston toimesta, jolloin huoltoasemia suunnittelivat niin insinöörit kuin rakennusmestarit arkkitehtien lisäksi.

Vuosien 1934–1937 aikana Walter Teaguen toimisto laati huoltamo suunnitelmia Texacolle. Syntyi huoltoasematyyppejä, joiden julkisivut oli päällystetty helposti puhdistettavalla posliinilla.¹¹³ Tyypiasemia oli useita ja ne oli tarkoitettu eri sijainteihin ja budjetteihin. Tyypeistä yleisin oli niin kutsuttu ”Type C”.¹¹⁴ Se oli suorakulmainen rakennus varustettuna mittarikentän yläpuolisella katoksella ja käsitti toimiston sekä wc-tilojen lisäksi alueet auton pesulle ja voitelulle. Näköyhteyttä toimistosta jakelulaitteille lisäsivät suuret ikkunat. Julkisivujen ylälaidassa kiersivät kolme vihreää raitaa.¹¹⁵

Huoltoasema arkkitehtuurin kannalta merkittäväksi on usein nostettu myös Norman Bel Geddesin Socony-Vacuumille vuonna 1934 suunnittelema prototyyppi, jonka mukaan toteutettiin kuitenkin vain yksi huoltamo. Geddesin mukaan huoltoasemissa oli muodon sijaan kiinnitettävä ennen kaikkea huomiota käytettävyyteen sekä taloudellisuuteen. Vaikka Geddes pyrkinä suunnitelmassaan yksinkertaisuuteen, niin silti harkittuja yksityiskohtia oli esimerkiksi kaarevina seininä pääjulkisivussa.¹¹⁶ Myöhemmin samana vuonna Frederick G. Frost suunnitteli yhdessä poikansa sekä Donald Dodgen kanssa Soconylle sarjan vähäeleisempiä moderneja huoltoasemia. Ne

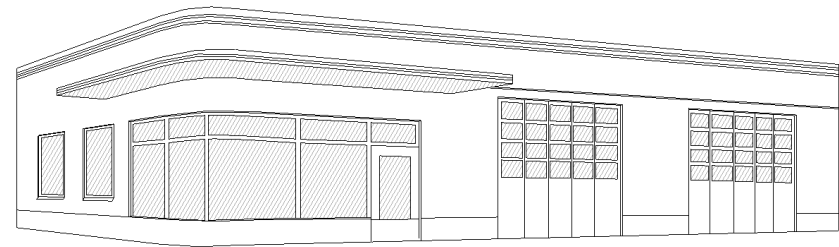
olivat laatikkomaisia rakennuksia pyöristetyllä kulmalla. Ne oli suunniteltu siten, että jo olemassa olevien huoltoasemien muuttaminen mallin mukaisiksi oli mahdollista.¹¹⁷

Suomen Nobel-Standard ja myöhemmin Esso olivat osa Yhdysvaltalaisista Standard Oil:ia¹¹⁸. Se selittää Suomeen 1950-luvun lopulla nousseiden Esson huoltoasemarakennusten yhdennäköisyyden saman ajan Standard Oil:n huoltoasemien arkkitehtuurin kanssa. Verrattuna Yhdysvaltojen huoltamoihin, eroja on kuitenkin huomattavissa. Esimerkiksi Arkansasissa sijaitsevan Esso Standard Oilin huoltoaseman kulman pyöristys on toteutettu kulmikkaasti ja julkisivumateriaalina on käytetty emalia.¹¹⁹ Suomessa emalia ei ole käytetty julkisivumateriaalina siinä määrin kuin Yhdysvalloissa.

Walter Teguen huoltoasemasuunnitelmien vaikutus näkyy myös Esso-asemien arkkitehtuurissa. Myymälän ja huoltohallien sijoitus suhteessa toisiinsa ja julkisivujen tekstien merkitys osana arkkitehtuuria ovat selkeitä yhtäläisyyksiä.¹²⁰

Toistuvia elementtejä Suomen Esson 1950-luvun tyyppiasemissa (kuva 16) on laatikkomainen rakennusmassa, jonka pääjulkisivun toinen kulma on pyöristetty. Pyöristetyssä kulmassa on näyteikkunaa ja sen yläpuolella pieni lippa, joka jatkuu myös näyteikkunan vieressä sijaitsevan sisäänkäynnin ylle. Sisäänkäynti saattaa olla osa näyteikkunaa tai siitä erillinen. Myymälän sisäänkäynnin vieressä on yhden tai useamman

huoltohallin ovet. Aikoinaan huoltoasemarakennuksen yläosassa luki myös kauppiaan nimi, sekä mahdollisesti huoltohallien toiminnot kuten voitelu ja pesu. Toki myös öljy-yhtiön logo oli sijoitettuna näkyvälle paikalle. Tasakattoinen, tai ainakin siltä vaikuttava, rakennus on tyypillisesti rapattu valkoiseksi. Tyyppiasemissa on kuitenkin jonkin verran vaihtelua eli muutoksia tehtiin sijainnista riippuen.



Kuva 16. Esso tyyppiasema. Salomäki, Erika. 2021. Esso Dealer-lehden vuosikerran 1957 kansikuvaa mukaillen.

Pohjois-Haagassa (Nuijamiestentie 12) sijainnut Esso rakennettiin vuonna 1956 ja purettiin vuonna 1996. Huoltoaseman suunnittelijaksi mainitaan Pentti Reikko.¹²¹ Reikko toimi Essolla teknisenä toimintapäällikkönä sekä myyntipäällikkönä vuosina 1940–1960, jossa hänen tehtäviinsä kuului

muun muassa huoltoasemien suunnittelu ¹²². Reikko on siis ollut ainakin eräs Essolla tyyppiasemia tuona aikana suunnitelleista henkilöistä.

Esso Dealer -lehdissä vuosina 1951–1960 esiteltyjen uusien huoltoasemien kuvista on nähtävissä aikakauden huoltoasema-arkkitehtuurin muutos. Mittarikentän yläpuoliset katokset jäivät pois 1950-luvun alussa, tuoden selkeämmin esille suuret näyteikkunat. ¹²³ Ennen niin kiinteänä osana huoltoasemien arkkitehtuuria ollut katos poistui joksikin aikaa kokonaan huoltoasemilta, jättäen polttoainemittarit täysin sään armoille. Tankkaus hoidettiin kuitenkin työntekijöiden toimesta, joten asiakkaiden viihtyvyyteen sillä ei ollut merkittävää vaikutusta.

TB-huoltamot (myöhemmin Teboil) toteutettiin 1950-luvulla tyyppipiirustuksin (kuva 17). Niissä tunnistettavana elementtinä on pääjulkisivun puolella myymäläosan rakennusmassa pyöristettyine kulmineen, joka tulee huolto-osaa edemmäs. Edempänä olevan osan keskikohdasta on sisäänkäynti myymälään. Näyteikkunat sijaitsevat symmetrisesti oven kummallakin puolella. Rakennuksen yläosaa kiertävät kolme raitaa. Huoltohallit, joita saattaa olla useampiakin, sijaitsivat huolto-osassa. Rakennus antaa ainakin vaikutelman tasakatosta. Pelkistetyn arkkitehtuurin oleellisia yksityiskohtia olivat julkisivun tekstit kuten öljyyhtiön nimi tai huoltohallien toimintoja selittävät tekstit. TB-huoltamoissa ei ollut katoksia, mutta niitä on lisätty myöhemmin. Kyseisiä huoltamoita nousi Suomeen lukuisia, mutta suurin osa niistä on myöhemmin purettu.

Olemassa olevia huoltoasemia on kuitenkin löydettävissä vielä ainakin Kouvolasta, Pietarsaaresta sekä Nokialta. Pietarsaaren ja Käpylän TB-huoltamoiden yhteydessä suunnittelijaksi on mainittu V. Kudrátzev (Nimen kirjoitusasu tosin vaihtelee lähteestä riippuen V. Kudrátzev, V. Kudravtsév, Kudratsjev tai V. Kudzjajtseff). ¹²⁴ Ilmeisesti hän on siis laajemminkin näiden tyyppiasemien piirustusten taustalla.



Kuva 17. Käpylän huoltamo. 1950–1955. Mobilia.

6.3 Tyypiasemat

1950-luvun jälkipuoliskolla huoltoasemat pelkistyivät entisestään, kun pyöristettyjen kulmien käyttö osana niiden arkkitehtuuria vähitellen loppui. Jäljelle jäi muodoltaan laatikkomainen rakennusmassa, jossa kuitenkin myymälä- ja huolto-osa saattoivat erottua toisistaan esimerkiksi rakennuskorkeuden osalta.¹²⁵ Huoltoasemia rakennettiin edelleen kaupunkien keskustoihin, mutta monesti uusi ajanmukaisempi huoltamo korvasi vanhemman. Huoltoasemaverkon runsaaseen laajentamiseen vastattiin uusilla tyypiasemilla.

Kaija ja Heikki Sirenin ehdotus tyypiasemasta (kuva 18) voitti vuonna 1956 Oy Shell Ab:n järjestämän arkkitehtuurikilpailun uudesta huoltoasematyypistä. Kyseiset tyypiasemat olivat sovellettavissa erikokoisina vastaamaan niihin tarpeisiin, joita eri sijainnit asettivat toiminnoille. Huoltohallisosastoa ja/tai myymälää voitiin laajentaa tarvittaessa, tyypisarjan piirteiden siitä kärsimättä. Julkisivuja hallitsivat suuret lasipinnat. Huoltoaseman yhteyteen ei ollut suunniteltu katosta edes erillisenä ratkaisuna.¹²⁶ Eräs näistä tyypisuunnitelman mukaan toteutetuista rakennuksista nousi Helsinkiin Herttoniemen kaupunginosaan (Laivalahdenkatu 1 A) vuonna 1958¹²⁷. Rakennus on kuitenkin purettu uudemman huoltoaseman tieltä. Luultavasti näitä tyypiasemia on edelleen jäljellä, mutta tietoa niiden määrästä ja myöhemmin tehtyjen muutosten laajuudesta ei ole.



Kuva 18. Lappeenranta Shell-huoltoasema Valtakadun ja Snellmaninkadun risteyksessä. Tuntematon valokuvaaja. 1961. Lappeenrannan museot.

Vuonna 1959 Esso järjesti arkkitehtuurikilpailun, jonka voitti Arvi ja Pirkko Ilosen konstruktivistinen tyypiasemasuunnitelma. Teräsrakenteisen rungon mahdollisuuksina nähtiin sen siirrettävyys, laajennettavuus sekä vaihteellinen rakentaminen. Detaljien yksinkertaisuutta korostettiin. Mittarikentän katos oli rakennuksesta erillinen, mutta samanlaisella rakennejärjestelmällä toteutettu, jolloin niiden yhdistelmä oli eheä kokonaisuus.¹²⁸

Arkkitehti-lehdessä vuonna 1967 esiteltiin Pentti Riihelän Essolle suunnittelema Teollisuuskadun jakeluasema. 78m² kokoisella huoltoasemalla oli jakelumittareiden lisäksi ainoastaan myymälä ja siihen liittyviä varastotiloja. Teräsrunkoisen rakennuksen rakenteissa käytettiin laajalti valmiita rakennuskappaleita.¹²⁹ Esson vuonna 1959 järjestämässä arkkitehtuurikilpailussa lunastetuksi tuli myös Pentti Riihelän ehdotus¹³⁰. Ei ole kuitenkaan tietoa siitä, edustaako kyseinen asema arkkitehtuurikilpailussa lunastettua huoltoasemaehdotusta. Teollisuuskadun huoltoasema on purettu.

Tyypiasemat saavuttivat uuden ulottuvuuden 1960-luvulla. Enää oleellista ei ollut pelkästään rakennuksen piirustusten hyödyntäminen useissa kohteissa vaan rakentamisen tehokkuuteen pyrittiin myös elementtien käytöllä. 1960-luvulla ainakin Union käytti huoltoasemien rakentamisessa elementtejä, minkä myötä huoltoasemat valmistuivat nopeammin ja olivat edullisempia¹³¹.

Casa Finlandia -sarjan huoltoasemat ovat Matti Suurosen vuonna 1969 suunnittelema. Nämä lasikuituvahvisteisesta muovista Polykemin Gulf-ketjulle valmistamat huoltoasemat oli tarkoitettu sarjatuotantoon.¹³² Huoltoasema tunnetaan nimellä CF- 100/200, jossa numero-osa kertoo rakennuksen pinta-alasta. Sarjan eri osien yhdisteleminen toisiinsa oli modulaarisuuden ansioista mahdollista. Öljyn hinnan muuttuessa vuoden 1973 öljykriisin seurauksena, ei muovirakennusten kannattavuus

kuitenkaan ollut enää entisellään.¹³³ Näitä futuristisia huoltoasemia on edelleen ainakin Lempäälässä, Vantaan Simonkylässä (kuva 19) sekä Kemissä¹³⁴.



Kuva 19. Simonkylän huoltoasema. Karlsson, Stella. 2020. Vantaan kaupunginmuseo.

Tyypiasemien ohella toteutettiin rakennusten maantasokerroksissa sijaitsevia huoltoasemia. Tämän tyyppisiä huoltamoita sijaitsi lähinnä kaupunkien keskeisillä paikoilla. Ylemmissä kerroksissa oli muita tiloja, kuten asuntoja tai toimistoja. Suurin osa näistä huoltoasemista on lopettanut toimintansa tai niiden jatkuminen on vaakalaudalla. Ympäristövaatimukset ovat vuosikymmenien saatossa tiukentuneet.

Maaperä tulee tarvittaessa puhdistaa huoltoaseman lopetettua toimintansa, mikä on vaikeaa polttoaineenjakelun sijaitessa rakennuksen katutasossa. Asemakaavassa muiden rakennusten yhteydessä sijaitsevia huoltoasemia on harvoin osoitettu erilaisin merkinnöin, joten kaavamuutokselle ei ole tarvetta lopettamisen yhteydessä. Nykyisen lainsäädännön puitteissa tämän kaltaisia huoltoasemia ei enää toteutettaisi.

Viljo Revellin vuonna 1952 suunnitteleman Palace-rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa Eteläisen Makasiinikadun puolella sijaitsi Shellin huoltoasema. Polttoaineenjakelu tapahtui katualueella ja rakennuksen sisällä olivat myymälä- ja korjaamotoimintaan liittyvät tilat. 2000-luvulla huoltoasema poistui autopaikoituksen tieltä.¹³⁵

Myös Helsingissä Uudenmaankadulla sijaitsi Kesoil-huoltoasema Olli Parviaisen vuonna 1965 suunnitteleman rakennuksen katutasossa. Kuitenkin jo vuonna 1981 tehdyssä selvityksessä todettiin huoltoaseman aiheuttavan häiriötä lähellä oleville asunnoille.¹³⁶ Huoltoasema on sittemmin lopettanut toimintansa¹³⁷. Rovaniemellä Neste (Kansankatu 3) sekä Turussa Teboil (Yliopistonkatu 6) (kuva 20) edustavat tämän tyyppistä huoltoasemarakentamista¹³⁸.



Kuva 20. Turun Teboil. 1974. Mobilia.

6.4 Jälleen yksilöllisempää

Katokset palasivat huoltoasemille 1970-luvulla mittareiden muuttuessa elektronisiksi¹³⁹. Samoihin aikoihin myös itsepalvelutankkaus yleistyi, joten lisättiin katoksia asiakkaan suojaksi¹⁴⁰. Aiemmin työntekijöiden hoitaessa tankkauksen ei katokselle ollut samanlaista tarvetta. Uudet katokset rakennettiin kuitenkin huoltoasemista jokseenkin erillisiksi.

Tyypiasemien valtakausi tuli hiljalleen päätökseensä, kun uusia huoltoasemia toteutettiin yhä enenevässä määrin tyypiasemista poikkeavilla tyyleillä ja materiaaleilla. 1970-luvulla tyypipiirustuksin toteutettujen laatikkomaisten huoltoasemien rinnalle nousi kelohongasta rakennettuja huoltoasemia, jotka toivat vaihtelua ja houkuttelivat asiakkaita uutuudenviehätyksellään¹⁴¹.

1980-luvulla huoltoasemarakentamisessa yleistyivät omakotitalomaiset huoltamot, joiden arkkitehtuurissa käytettyjä elementtejä olivat harjakatto sekä tiilestä muuratut julkisivut¹⁴². Omakotitalomaisia huoltoasemia on toki ollut aiemminkin, mutta silloin ne olivat kokoluokaltaan pienempiä rakennuksia, joissa myös asuttiin.



Kuva 21. Union-huoltamo. 1985–1990. Mobilia.

1980-luvun jälkipuoliskolla elementtiratkaisujen sijaan huoltoasema-arkkitehtuurissa korostettiin yksilöllisyyttä esimerkiksi paikallisten piirteiden kautta. Eri arkkitehtuurylien yhdistely näkyi postmodernistisina rakennuksina.¹⁴³ Huoltoasemia suunniteltiin jälleen laajemmin arkkitehtien toimesta ja niitä esiteltiin myös pitkän tauon jälkeen *Arkkitehti*-lehdessä.



Kuva 22. Shell Hirvaskangas. Salomäki, Erika. 2021.

Markus ja Leena Aaltosen suunnittelemat Shell-Hirvaskangas (kuva 22) sekä Shell-Liljendal esiteltiin Arkkitehti-lehdessä vuonna 1987. Kumpikin huoltoasema edustaa postmodernistista tyyliä. Julkisivuissa on käytetty sekä valkoista emalia että vaaleaa tiiltä. Auton huoltamiseen tarkoitettuja tiloja ei kyseisiltä huoltoasemilta löydy. Sen sijaan ravintola- ja myymäläpalvelut vievät huoltoasemien pinta-alasta suurimman osan. Kerrosalaltaan huoltoasema Liljendalissa on 680 k-m² ja Hirvaskankaalla 600 k-m² eli niiden pinta-alat ovat merkittävästi suurempia kuin vielä joitakin vuosikymmeniä aiemmin valmistuneissa huoltoasemissa. Polttoaineenjakelu tapahtuu rakennuksista erillään olevien katosten alla.¹⁴⁴ Samojen arkkitehtien suunnittelema Shell-Jämsä valmistui vuonna 1989 ja on kooltaan samaa luokkaa. Arkkitehtuuriltaan rakennus on kuitenkin selkeämpilinjainen ja postmodernistiset tyylipiirteet ovat vähemmässä. Teräslevykaseteilla päällystetyn kaarevan julkisivun katkaisee sisäänkäynnin kohdalta lasitorni valoteoksineen.¹⁴⁵



Kuva 23. Teboil Tähtihovi. 1994. Mobilia.

1990-luvulla tien ylittävät huoltoasemat olivat uutta huoltoasema-arkkitehtuurissa. Sijoittamalla huoltoasema kokonaan tai osittain tien päälle, voidaan palvelut toteuttaa keskitetympin verrattuna erillisiin huoltoasemiin tien molemmin puolin. Toki polttoaineenjaku on järjestettävä kummallakin puolella tietä, mutta ajoneuvoille soveltuvia siltarakenteita ei tarvita. Tällaiset huoltoasemat tarjoavat näkymiä, jotka muuten jäisivät saavuttamatta. Tien ylittäviä huoltoasemia ovat ainakin Tähtihovi Valtatie 4:n varrella Heinolassa sekä Linnatuuli Valtatie 3 varrella Janakkalassa. Linnatuuli rakentui vuonna 1992 Arkkitehtitoimisto Kaipainen Oy (nykyisin Ajan arkkitehdit Oy) laatimien suunnitelmien mukaisesti. Postmodernistinen huoltoasema on kooltaan noin 2000 brm².¹⁴⁶ Tähtihovin (kuva 23) on suunnitellut arkkitehtuuritoimisto Reijo Lairto Oy ja se valmistui vuonna 1993.¹⁴⁷

Arkkitehti-lehdessä esiteltiin myös Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen suunnittelema Teboil Rajahovi, joka valmistui vuonna 1995. Pyöreää rakennusta halkoo lasikatteinen sisäkatu. Pääasiassa avoimeen tilaan sijoittuvat ravintola sekä myymälä. Laaja ikkunaseinä avautuu huoltoaseman ravintolatiloihin kontrastina osittain hyvin umpinaiseen sinisellä teräslevyllä päällystettyyn julkisivuun. Rakennuksen mittavat katosrakenteet toimivat telineinä yritysgrafiikalle.¹⁴⁸

Juha Ilosen suunnittelema huoltoasema- ja ravintolarakennus Helsingin Hietalahdenrannassa perustuu ehdotukseen, joka voitti vuonna 1997 järjestetyn kutsukilpailun. Vaikka huoltoasema ja ravintola sijaitsevatkin samassa rakennuksessa, ovat ne toisistaan hyvin erillään. Näyttävä V-mallinen mittarikentän katos on osa rakennusta. Materiaaleissa korostuu teräs ja lasi, mutta läpikuultavia pintoja on toteutettu esimerkiksi katoksessa muovikennolevyllä.¹⁴⁹ Paikalla sijainnut funkkis-huoltoasema purettiin uuden rakennuksen tieltä¹⁵⁰.

2000-luvun liikenneasemien arkkitehtuurissa korostuvat usein kustannustehokkuuden lisäksi muunneltavuus, väljyys sekä toiminnallisuus. Liikenneasemat ovat pääasiassa tietyinkokoisia halleja, joiden sisätilat ovat muunneltavissa. Niitä ei ole tehty kestäväksi eikä arkkitehdin kädenjälki välttämättä ole tunnistettavissa.¹⁵¹ Toki poikkeuksiakin löytyy, mutta liikenneasemissa arkkitehtuurin merkitys on usein vähäinen.

Niemenharjun matkailukeskus (kuva 24) Pihtiputaalla on Studio Puisto Arkkitehtien suunnittelema puurunkoinen huoltoasema, joka valmistui vuonna 2016. Rakennus on pinta-alaltaan 1050 m².¹⁵² Katseenvangitsijana rakennuksessa toimii mittarikentän yläpuolinen katos, joka jatkuu myös rakennuksen sivuille. Pitkän tauon jälkeen katos on jälleen osa huoltoaseman arkkitehtuuria, eikä siitä erillinen rakenne. Puu on pääosassa erityisesti rakennuksen sisätiloissa. Huoltoasemalla on pienen

myymälän lisäksi tilat ravintolalle ja toisessa kerroksessa sijaitseville majoitustiloille. Poikkeavaa useisiin muihin huoltoasemiin verrattuna on irtokalustuksen sopivuus rakennuksen arkkitehtuuriin.



Kuva 24. Niemenharjun matkailukeskus. Salomäki, Erika. 2021.

7 HUOLTOASEMIEN NYKYHETKI

Huoltoasemat pyrkivät vastaamaan niihin tarpeisiin, joita asiakkailla on. Pysähtyminen huoltoasemalle voi olla oleellista matkan jatkumisen kannalta tai sen suhteen kuinka miellyttävänä matka koetaan. Huoltoasemien merkitys ennen kaikkea ihmisten huoltamiseen tarkoitettuna paikkana korostuu autojen huoltotarpeiden vähentyessä ja muuttuessa entistä vaativammiksi. Päivittäistavarakaupat sekä elintarvikemyynti ovat olleet osa huoltoasemien palveluita jo vuosikymmeniä. Niiden merkitys huoltoasemien kannattavuuden suhteen on kuitenkin kasvanut yhä suuremmaksi. Tässä luvussa nostan esille huomioita nykyajan huoltoasemista.

Auton tankkaaminen tai lataaminen sekä mahdollisesti ikkunoiden pesu tai rengaspaineiden tarkastaminen ovat edelleen toimenpiteitä, jotka ovat oleellinen osa jakeluasemia. Autojen huollot sen sijaan ovat siirtyneet pitkälti merkkihuoltoihin autojen monimutkaistumisen seurauksena. Toisaalta tarve autojen huollolle on myös vähentynyt, autot eivät esimerkiksi vaadi enää niin runsaasti rasvausta ja öljynvaihtoja kuin aikoinaan. Huoltoa on edelleen saatavissa joiltain keskisuurilta ja pieniltä huoltoasemilta, vaikka se olisikin ulkoistettu eri toimijalle. Vastaavasti liikenneasemien yhteydestä huoltoa harvemmin löytää.

Aikana, jolloin itsepalvelu on huoltoasemilla normi erottuvat ne huoltoasemat, joilla palvelua on saatavissa. Esimerkiksi polttoaineen tankkaus onnistuu huoltoasematyöntekijän toimesta joillakin huoltamoilla. Palvelun taso voikin olla oleellinen tekijä valitessa huoltoasema kylmäaseman sijaan.

Autopesu on eräs niistä toiminnoista, joita sijaitsee usein huoltoasemilla. Nykyään automaattinen pesulinjasto saattaa kuitenkin sijaita esimerkiksi kylmäaseman yhteydessä, sillä henkilökuntaa ei välttämättä tarvita autopesuun ollenkaan. Autopesulinjastoja löytyy myös kokonaan jakeluasemista erillisinä toimijoina suuremmista kaupungeista.

Huoltoasemat ovat eriytyneet sijainnista riippuen erilaisiksi. Jakeluasemat ovat karkeasti jaettavissa kaupunkiasemiin, liikenneasemiin sekä kylmäasemiin.¹⁵³ Sijainti vaikuttaa siihen mitkä toiminnot milläkin paikalla kannattavat. Mikäli lähietäisyydeltä löytyy samoja palveluita mitä huoltoasemallakin saattaisi olla, ei niiden kanssa ole välttämättä kannattavaa kilpailla. Esimerkiksi kauppakeskusten läheisyydestä löytyvät jakeluasemat ovat useimmiten kylmäasemia. Toimintojen määrä yhdessä asiakasmäärän kanssa taas vaikuttaa huoltoaseman tilantarpeeseen, sillä huoltoasemarakennuksen lisäksi pysäköinti vie huomattavasti tilaa.

Liikenneasemien koon suurentuminen parina viime vuosikymmenenä on ollut silmiinpistävää. Nykyisin jo pienten ostoskeskusten mittoihin kasvaneet huoltamot tarjoavat runsaasti palveluita laajoilla aukioloajoilla. Osasta huoltoasemia löytyy erikseen taukotiiloja tilausajo- ja raskaanliikenteen kuljettajille ¹⁵⁴. Sen myötä myös pitkänmatkan bussien pysähtymispaikat löytyvät nykyään pienemmissä kunnissa monesti liikenneasemien yhteydestä. On kuitenkin havaittavissa, kuinka asiakasvirtojen perässä huoltoasemien ympäristöön kasautuvat myös muut alueen toimijat jättäen jälkeensä autioituneen kyläkeskustan. Toisaalta suuri liikenneasema saattaa säilyttää seudulla palveluja, jotka muuten olisivat täysin kaikonneet.

Siellä missä on useita huoltoasemia lähekkäin, vaaditaan huoltoasemalta enemmän muista erottautumiseen. Valintaan saattaa silloin vaikuttaa tietyn huoltoasemaketjun kanta-asiakkuus tai esimerkiksi huoltoaseman toimivuus. Valintakriteerinä voi olla esimerkiksi se, että välttyy jonottamiselta tai että kaikki pysähdyksellä tarvittavat palvelut löytyvät samasta paikasta. Siinä missä suuri liikenneasema pystyy vastaanottamaan isojakin ihmismääriä ruuhkautumatta, saattaa pienempi huoltamo kyetä vastaamaan asiakkaan tarpeisiin joustavammin. Huoltoasemilta löytyykin nykyään mitä moninaisempia palveluita aina peräkärryn vuokrauksesta majoituspalveluihin. Myös huoltoasemilla yleistyneet työskentelykopit ovat vastanneet asiakkaiden tarpeisiin työn tekemisestä pysähtymisen ohessa.

Huoltoasemien sijoittuminen kaupunkirakenteessa on muuttunut ajan saatossa. Nykyään huoltoasemien painopiste kaupungeissa on siirtynyt keskustoista sisääntuloväylien varrelle. Pienehköjä kaupunkiasemia on toki edelleen olemassa, mutta niitä on huomattavasti harvemmassa kuin vielä 1980-luvulla. Huoltoasemaverkon harvenemisen syynä on muutos mitoituserusteissa eli siinä, kuinka monta autoa alueella olisi suhteessa yhteen huoltoasemaan. Kaupunkien ulkopuolella suuret huoltoasemat löytyvät pääasiassa valtateiden läheisyydestä. Taajamien ulkopuolella huoltoasemien sijoituksessa korostuvat myös maisemalliset tekijät. Kauniit näkymät esimerkiksi vesistöille saattavat houkutella asiakkaita pysähtymään.

Paikoitellen huoltoasemat ovat muodostuneet kaupunginosien ja kylien kohtaamispaikoiksi. Liikenneasemilla on järjestetty esimerkiksi vanhusten iltapäivätoimintaa. Toisaalta nuorten ajanviettoa huoltoasemilla on välillä jopa rajoitettu ilta-aikaan. Vakiintuneen asiakaskunnan joukosta saattaa muodostua tärkeitä sosiaalisia verkostoja. Maailmaa on parannettu kahvin ääressä huoltoasemalla jo vuosikymmeniä.

Ennen kauppojen aukioloaikojen vapauttamista vuonna 2016 olivat aukioloajat ilta- ja yöaikaan sekä juhlapyhinä rajattuja erityisesti yli 400 m²:n kokoisten vähittäiskauppojen osalta ¹⁵⁵. Huoltoasemat olivat monissa paikoissa alueen ainoita auki olevia kauppia myöhäisinä ajankohtina sekä pyhäpäivinä. Nykyään tilanne ei ole enää samanlainen, sillä suuretkin

marketit voivat olla auki vuorokauden ympäri. Huoltoasemien aukioloajat ovat silti usein varsin laajat, jotta ne palvelisivat myös yöllä kulkevia tienkäyttäjiä.

Huoltoasema brändistä kertovat elementit eivät ole enää yhtä kiinteä osa huoltoasemien arkkitehtuuria, mitä ne olivat aikoinaan. Vaikka edelleen joidenkin liikenneasemien yhteydessä on esimerkiksi teksti, joka kertoo sijaintipaikkakunnan, niin tekstin sopivuus rakennuksen arkkitehtuuriin ei ole samalla tasolla kuin esimerkiksi 1950-luvun tyyppiasemissa. Tietty kokonaisuusvaltaisuus arkkitehtuurissa ei ole enää läsnä, kun mainokset ja tekstit ovat vain myöhemmin lisättyjä elementtejä.

8 HUOLTOASEMIEN SUOJELU

Vanhoiden huoltoasemarakennusten säilymiseen vaikuttaa monen tekijän summa. Rakennuksen omistajan sekä kaavoituksesta vastaavan tahon intressit ovat ratkaisevassa asemassa erityisesti silloin kun rakennusta ei ole suojeltu. Kaupungeissa rakennuksiin kohdistuu enemmän paineita. Tyhjilleen jäänyt rakennus puretaan helpommin uuden tieltä. Usein oleellista vanhan huoltoasemarakennuksen säilymisen kannalta onkin uuden käyttötarkoituksen löytäminen. Huoltoasematoiminta saattaa loppua kannattamattomana sijainnin jäädessä uusien tielinjausten takia syrjäiseksi tai rakennuksen sijaitessa pohjavesialueella. Haasteita uudelle käyttötarkoitukselle voivat tuottaa pilaantuneen maan puhdistaminen huoltoaseman jäljiltä sekä asemakaavamääräykset.

Myöhemmin tässä luvussa käsitellään niin suojeltuja huoltoasemia kuin huoltoasemia, joiden suojelua tulisi harkita. Myös esimerkkejä syystä tai toisesta puretuista huoltoasemista on koottuna luvun loppuun. Esimerkkien kautta selkenee huoltoasemarakennusten suojelutilanne Suomessa. Listaus kaavasuojelluista huoltoasemista ei luultavasti ole täysin kattava, mutta antaa kuvan siitä millaisia huoltoasemarakennuksia Suomessa on suojeltu ja millaisessa käytössä ne ovat nykyisin. Suojellut kohteet on esitelty aakkosjärjestyksessä paikkakuntien mukaan.

Kappaleen loppuun olen koonnut aiemmin esiteltyjen huoltoasemien keskeisimmät tiedot taulukoihin (Taulukko 1 suojellut huoltoasemarakennukset ja taulukko 2 suojelun tarpeessa olevat huoltoasemarakennukset).

Polttoaineenjakeleen loputtua tyypillisiä käyttötarkoituksia ovat ravintolatoiminta sekä erilaiset auton huoltoon tai katsastukseen liittyvät tilat, etenkin jos rakennuksessa on sijainnut jo ennestään huoltohalleja. Entisiin huoltoasemarakennuksiin sopivia ovat toiminnot, joiden helppo saavutettavuus autolla on tarpeen, mutta jotka eivät itsessään tarvitse suurta tilaa.

Rakennusten suojelun lähtökohtana on niiden inventointi ja arvottaminen, jossa tunnistetaan rakennuksen mahdolliset arvot. Rakennusten arvottamiseen liittyviä kriteereitä on useita. Arvottamista voidaan tarkastella esimerkiksi harvinaisuuden, kerroksisuuden, säilyneisyyden, alkuperäisyyden sekä tyypillisyyden kautta.¹⁵⁶ Kun huoltoasemia arvioidaan alkuperäisyyden tai säilyneisyyden kannalta, vähentävät tehdyt muutokset huoltoaseman arvoa. Lisärakentaminen ja muutokset saattavat heikentää rakennuksen tyypillisyyttä. Tosin on tilanteita, joissa lisärakentaminen on ollut tyypillistä, kuten huoltohallin

lisääminen rakennukseen myöhemmin. Varaus lisärakentamiselle on saattanut olla ilmoilla jo alun alkaen. Harvinaisuus sen sijaan ei ole niin sidottu muuttumattomuuteen. Huoltoasema voi olla harvinainen, mikäli se on ainoa tietyn arkkitehdin työ tai jos se on viimeisiä jäljellä olevia usean huoltamon sarjasta. Huoltoasemilla voi olla historiallista merkitystä kehityksen kuvaajana liikenteen historian osalta.

Huoltoasemarakennusten, kuten myös muiden rakennustyyppien, suojelu on toteutettu Suomessa pitkälti asemakaavan keinoin. Rakennussuojelulailla on suojeltu ainoastaan kaksi entistä huoltoasemaa, Nurmeksen vanha Esso sekä Hyvinkään entinen Shell. Nurmeksen Esso kuuluu niihin Suomen vanhimpiin säilyneisiin huoltoasemiin 1930-luvun alusta, joissa on nähtävissä klassistisia piirteitä. Muut suojellut huoltoasemat edustavat lähinnä funktionalistista tyyliä. Se johtunee ennen kaikkea siitä, että tyyliä oli valtavirtaa varhaisimpien varsinaisten huoltoasemien rakennusajankohtana. Lisäksi tuona aikana suhtautuminen huoltoasemiin oli arvostavampi, joten niiden suunnitteluun panostettiin enemmän kuin muutama vuosikymmen myöhemmin.

Suojelussa erityistä huomiota olisi hyvä kiinnittää ennen toista maailmansotaa rakennettuihin huoltamoihin, sillä niitä on määrällisesti vähän. Ne ovat siis harvinaisuuden kannalta arvokkaita. Myös 1950-luvulla rakennetut huoltoasemat, jotka ovat säilyttäneet mahdollisimman paljon

alkuperäisyydestään, ovat vähissä. Monen 1950-luvun huoltoaseman arvo on tunnustettu, mutta ne ovat vielä suojelematta. Eniten vaarassa ovat ne huoltoasemat, joita kuvitellaan olevan jäljellä useita perustuen niiden yleisyyteen aikanaan. Todellisuudessa voi olla, että niistä suurin osa on jo purettu. Esimerkiksi vanhat Teboilin ja Esson -tyyppiasemat 1950-luvulta ovat vähentyneet purkamisten seurauksena. Uudempienkin tyyppiasemien inventointia olisi hyvä toteuttaa, jotta niiden todellisesta lukumäärästä päästäisiin selville. Moni niistä on nimittäin korvattu uudemmalla tai tehty niin merkittäviä muutoksia, ettei tyyppisyydestä tai alkuperäisyydestä ole jäljellä mitään.

Monin paikoin vanhoja huoltoasemia on purettu tai niihin on tehty merkittäviä muutoksia huomioimatta rakennuksen arkkitehtonista arvoa. Toiminallisuus on ollut ratkaiseva tekijä rakennuksen arvoa määriteltäessä.¹⁵⁷ Huoltoaseman pärjäämisen kannalta on sen toimivuus oleellinen tekijä, mutta rakennuksen säilymisen osalta se on voinut olla kohtalokasta. Mikäli huoltoasemarakennus on päässyt huonoon kuntoon, saatetaan korjaamisen kannattavuus kyseenalaistaa ja purkaminen nähdä parhaana ratkaisuna. Rakennuksen suojelukaan ei takaa rakennuksen säilymistä, sillä vaikka purkamista ei tapahtuisikaan saatetaan rakennuksen ylläpito laiminlyödä.

8.1 Rakennussuojelulailla suojellut huoltoasemat

HYVINKÄÄ, ENTINEN SHELL (HYVINKÄÄNKATU 3)

Väinö Vähäkallion suunnittelema huoltoasema rakennettiin vuonna 1935¹⁵⁸. Vuonna 1995 Helsingin Sanomissa ilmestyneen artikkelin perusteella bensiiniasema oli huonossa kunnossa ja merkitty kaavassa purettavaksi pysäköintitalon alta. Kaupungilla ei ollut intressejä sen kunnostamiseen. Rakennuksen suojelua kuitenkin pidettiin tärkeänä eri paikallisten yhdistysten sekä museoviraston taholta. Kuten Helsingin Sanomien lehtiartikkelissa todettiin: "-- koko maassa on jäljellä enää joitain harvoja alkuperäisenä säilyneitä oman aikansa bensa-asemia". Hyvinkään funkishuoltamo alkuperäisine julkisivuineen edustaa niistä yhtä, joten sen säilyminen nähtiin merkityksellisenä. Rakennuksen hyvää sijaintia pidettiin potentiaalisena esimerkiksi autoravintolalle.¹⁵⁹ Entinen huoltoasema suojeltiin lopulta rakennussuojelulailla vuonna 1996. Rakennuksessa on toiminut jo pitkään pikaruokaravintola.¹⁶⁰

NURMES, ENTINEN ESSO (RAATIHUONEENKATU 26)

Nobel-Standardin tyyppisuunnitelman mukaisesti vuonna 1930 rakennetun huoltoasemarakennuksen suunnitteli Johan Johansson. Klassismia edustava rakennus yritettiin saada 1950-luvulla tehdyn laajennuksen myötä toteuttamaan funktionalismin ihanteita.¹⁶¹ Rakennus asetettiin toimenpidekieltoon vuonna 1997 ja se suojeltiin rakennussuojelulailla toisena huoltoasemarakennuksena Suomessa vuonna 1999¹⁶². Huoltoasemarakennuksella on nähty olevan merkitystä rakennustaiteen sekä paikallishistorian kannalta¹⁶³.



Kuva 25. Entinen Esson huoltoasema. Ikkala, Marja-Leena. 2018. Museovirasto.

8.2 Kaavasuojellut huoltoasemarakennukset

HELSINKI, MECHELININKADUN ESSO (MECHELININKATU 5)

Huoltoasema on Georg Jägerroosin suunnittelema ja se valmistui vuonna 1935¹⁶⁴. Vuonna 1935 Liikemaailma lehdessä kuvailtiin kyseistä huoltoasemaa seuraavasti: "Ihailtuamme katolla olevaa suurta Neon valomainosta ja tarkasteltuamme katoksen alle sijoitettuja bensiininjakelulaitteita, jotka olivat viimeisintä mallia, astuimme suureen, varsinaiseen huoltohuoneeseen, jonka lattian pinta-ala on 200 m². Seinät ja katto ovat valkoisiksi maalatut ja seinien alaosa on valkoista kaakelia. Samoin ovat lattiat päällystetyt valkoisilla ja mustilla kaakelilaatoilla. Näin tekee koko huone valoisan ja puhtaan vaikutuksen." Lehtijutusta ilmenee myös se, että huoltohallin lisäksi rakennuksessa sijaitsi kaksi toimistohuonetta sekä asiakkaiden odotushuone. Kellarissa sijaitsi varasto sekä kattilahuone.¹⁶⁵ Nykyinen huoltoaseman katos on rakennettu vuonna 1997 ja sen on suunnitellut Jarmo Suominen. Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-2 merkinnällä, jossa todetaan rakennuksen kaupunkikuvallinen ja rakennustaiteellinen merkitys.¹⁶⁶ Aivan rakennuksen kylkeen valmistunut uudisrakennus jättää entisen huoltoaseman varjoonsa. Pääsisäänkäynti sekä polttoaineenjakelu on toteutettu nykyään eri puolelta rakennusta kuin alun perin. Nykyisin paikalla toimii kylmäasema sekä 24 h Alepa.



Kuva 26. Esson huoltoasema. Pietinen, Otso. 1949. Museovirasto.



Kuva 27. Mechelininkadun entinen Esso. Salomäki, Erika. 2021.

HELSINKI, ENTINEN TEBOIL (ETELÄINEN RAUTATIEKATU 8)

Helge Lundströmin vuonna 1937 suunnitteleman ja vuonna 1938 rakennetun Tennispalatsin pohjoispäädyssä sijaitsi huoltoasema. Vuoden 1981 *Kantakaupungin huoltoasemaselvityksessä* todettiin, että: "Kaupunkikuvallisesti katosratkaisu ei ole tyydyttävä." ¹⁶⁷ Katokselle ei kuitenkaan tehty aikoinaan mitään ja nyt se kertoo eräästä vaiheesta rakennuksen historiassa. Katoksen lisäksi ei huoltoasemasta ole jäljellä paljoakaan, vaikka esimerkiksi huoltohallien ovien kohdat ovat edelleen nähtävissä rakennuksen aukotuksesta. Rakennus kokonaisuudessaan on suojeltu asemakaavassa merkinnällä sr-2 kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana kohteena ¹⁶⁸.

HELSINKI, SHELL ETELÄ-HAAGA (VIHDINTIE 21)

Aarno Ruusuvuoren vuonna 1954 suunnittelemaan ja vuonna 1955 valmistuneeseen huoltoasemaan on tehty muutoksia vuosien aikana, mutta arkkitehtuurin kannalta oleelliset kattopalkit ovat edelleen näkyvillä. Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-2 -merkinnällä, jonka mukaan se on kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti arvokas kohde. ¹⁶⁹ Vuonna 2020 tehdyn rakennushistoriaselvityksen mukaan rakennuksen kunto on nykyään heikko. Varsinkin betonikehät, jotka muodostavat rakennuksen kantavan rungon ovat päässeet rapautumaan rakennuksen ulkopuolisilta osilta myöhemmin lisätyistä pellityksistä huolimatta. ¹⁷⁰ Rakennus on edelleen huoltoasemakäytössä.



Kuva 28. Tennispalatsin Teboil huoltamo. ateljeekuva. 1970–1979. Mobilia.



Kuva 29. Shell Etelä-Haaga. Salomäki, Erika. 2020.

JOKIOINEN, HUOLTOASEMA (KESKUSKATU 17)

Otto Janhosen suunnittelema rakennus vuodelta 1951 koostuu kaksikerroksisesta osasta liike- ja asuintiloineen sekä yksikerroksisesta rakennusosasta huoltamotoimintaan liittyvine tiloineen. Huoltoasema käsittää korjaamohalleja sekä kahvio- ja liiketilan. Funktionalismia edustavan valkoiseksi rapatun rakennuksen pääjulkisivun seinien kulumista osa on pyöristetty. Rakennus ei ole täysin välttynyt muutoksilta, mutta yleisilme on säilynyt.¹⁷¹ Funktionalistisille huoltoasemille epätavallisesti rakennuksen kumpikin osa on selkeästi harjakattoinen. Rakennus on suojeltu vuonna 2018 hyväksytyssä asemakaavassa sr-1 -merkinnällä eli tehtävien korjausten on sovittava rakennuksen tyyliin, ja purkaminen ilman pakottavaa syytä ei ole sallittua¹⁷². Rakennuksessa toimii edelleen Seo-huoltoasema¹⁷³.

KOKKOLA, VANHA SHELL (TORIKATU 46)

Paul Holmströmin vuonna 1931 suunniteltu huoltoasema on rungoltaan tiilinen ja ulkoa sileäksi rapattu. Huoltoasemarakennuksen katoksen kannattelevista pilareista on nähtävissä klassistisia piirteitä. Kyseinen rakennus oli pitkään vanhin edelleen alkuperäiskäytössä oleva huoltamorakennus Suomessa.¹⁷⁴ Huoltoasematoiminta kuitenkin loppui vuonna 1999. Rakennuksen esikuvana toimi Meurmanin Viipuriin suunnittelema huoltoasema.¹⁷⁵ Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-merkinnällä.¹⁷⁶ Rakennus tunnetaan Grahnin Shellinä. Pihan puolella on edelleen kylmäasema, eli polttoaineen myynti ei ole tontilta loppunut.¹⁷⁷ Nykyään rakennuksessa toimii autokoulu¹⁷⁸.



Kuva 30. Gamla Shell. Rentola, Janne. 2018. Namnen i våra städer.

KOKKOLA, VANHA TEBOIL (RISTIRANNANKATU 12)

Entinen Teboilin huoltoasema suunniteltiin vuonna 1947, mutta rakennettiin vasta vuonna 1952. Rakennuksen suunnitteli rakennusmestari Kalle Karmela. Rakennukseen tehtyjä muutoksia ovat ainakin ikkunoiden suurentaminen alakerran osalta sekä jakelumittareiden yläpuolisen katoksen poistaminen. Entinen huoltoasema on rungoltaan tiilinen ja sen ulkopinta on rapattu valkoiseksi funktionalismille tyypillisesti. Myös useissa aikakauden huoltoasemissa toistuva puolikaaren muotoinen seinä löytyy rakennuksen pohjoispuolelta.¹⁷⁹ Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-2 -merkinnällä.¹⁸⁰ Teboilin myynti-ilmoituksessa mainitaan, että pohjapinta-alaltaan noin 49 m² kokoinen kolmikerroksinen rakennus vaatii täydellisen remontin. Rakennuksessa ei ole enää nykyisin huoltamotoimintaa ja se myydään muuhun kuin huoltamokäyttöön.¹⁸¹

KOUVOLA, FUNKIS HUOLTOASEMA (SALPAUSSELÄNKATU 49)

Suomen Petroolin huoltoasema rakennettiin vuonna 1956. Toimintansa ja alkuperäisen asunsa säilyttänyt funktionalistinen huoltoasema on kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas. Rakennus edustaa tyyppiasemaa, jotka ovat Suomessa harvinaistuneet. Nykyään rakennuksessa toimii Teboil.¹⁸² Rakennus on suojeltu Kouvolan keskustan osayleiskaavassa vuonna 2020.¹⁸³



Kuva 31. Kokkolan huoltoasema. Nyblin. 1952. Mobilia.

KUOPIO, NIIRALAN TEBOIL (NIIRALANKATU 26)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1953 ja sitä laajennettiin yhdellä huoltohallilla jo vuonna 1955. Kummatkin suunnitelmat laati insinööri V. Kudravzév. Rakennuksen tilasi Suomen Petrooli Oy. Pulpettikattoisessa rakennuksessa sijaitsi huoltohallien lisäksi kahvio ja toimistotiloja. Huoltamotoiminta loppui vuonna 2006. Huoltoasemarakennus on suojeltu maakuntakaavassa vuonna 2006.¹⁸⁴ Rakennuksen suojelu ei kuitenkaan ollut aivan yksiselitteinen prosessi. Rakennuksen purkamiselle oli Kuopion hallinto-oikeuden antama lupa, joka kuitenkin kumottiin Korkeimmassa hallinto-oikeudessa.¹⁸⁵ Alueella oli huoltoasematoimintaa vuoteen 2018 asti. Toiminnan loputtua alueen maaperä puhdistettiin ja huoltoaseman edustalla ollut myöhemmin lisätty katos purettiin. *Asemakaavan muutoksenselostusluonnoksessa* vuodelta 2020 lähtökohtana on huoltoasemarakennuksen peruskorjaaminen, jonka jälkeen siihen sijoittuisi toimistotiloja ja ravintolapalveluita. Tontille toteutettaisiin myös uudisrakennuksena hotelli.¹⁸⁶



Kuva 32. SP:n huoltamo Kuopiossa. 1955. Mobilia.



Kuva 33. Niiralan entinen Teboil. Korkka, Teija. 2021.

LAHTI, ENTINEN HUOLTOASEMA (VESIJÄRVENKATU 7)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1931 arkkitehti Runar Eklundin piirustusten mukaisesti. Rakennuksen rakennutti Nobel Standard Oy (myöhemmin Esso). Huoltoasemaa laajennettiin pesu- ja rasvaushallilla vuonna 1935. Polttoaineen myynti loppui paikalla vuonna 1978, jonka jälkeen rakennus on ollut monenlaisessa käytössä. Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-merkinnällä vuonna 1984.¹⁸⁷ Nykyään paikalla toimii pikaruokaravintola. Rakennuksen arkkitehtuurissa on poikkeuksellista kahdelle sivulle ulottuva lippa ja kolmiomainen pohjamuoto. Rakennus on ajalta, jolloin huoltoasemarakennukset muuttuivat klassistisista modernisemmiksi. Tässä rakennuksessa siirtymävaiheen vaikutus on nähtävissä esimerkiksi siinä, ettei aumakatkoa ole häivytetty valetasakatoksi.

LAITILA, ENTINEN ESSO (VIHTORINKATU 15)

Rakennus on rakennettu vuonna 1956¹⁸⁸. Huoltoasema pohjautuu Esso-yhtiöltä hankittuihin piirustuksiin¹⁸⁹. Rakennus edustaa 1950-luvun kaksihallista tyyppiasemaa ja on säilynyt hyvin suuremmilta muutoksilta. Entinen huoltoasema on suojeltu asemakaavassa sr-merkinnällä¹⁹⁰. Esson-huoltoasema lopetti toimintansa vuonna 1993¹⁹¹. Rakennuksessa toimii nykyään katsastusasema.



Kuva 34. Vesijärvenkadun entinen huoltoasema. Salomäki, Erika. 2021.



Kuva 35. Laitilan entinen Esso. Salomäki, Erika. 2021.

PIETARSAARI, VANHA SHELL (ISOKATU 20)

Rakennus on arkkitehti Eklundin laatimien suunnitelmien mukaisesti vuonna 1931 rakennettu huoltoasema. Lisäosa toteutettiin rakennukseen 1960-luvulla. Alkuperäisen rakennuksen hallitsevana piirteenä oli katos, jota kannattelivat pylväät. Katos sijaitsi tontin kulmassa lisäosan paikalla. Vuosina 1987–1988 entisessä huoltoasemarakennuksessa tehtiin kunnostustöitä, joiden myötä rakennus siirtyi kaupungin varikosta ravintolaksi. Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-merkinnällä jo vuonna 1989.¹⁹² Rakennuksessa toimii edelleen ravintola.¹⁹³

PUNKAHARJU, HUOLTOLA ELI ENTINEN SHELL (KAUPPATIE 11)

Rakennus on valmistunut vuonna 1952 ja sen on suunnitellut Shellin Teknillinen osasto. Katutasossa sijaitsivat myymälä sekä huoltohallit, toisessa kerroksessa asuinhuoneisto ja kellarissa kattilahuone sekä sauna. Tiilestä muurattu rakennus on rapattu vaaleaksi ja tasapäädyt piilottavat taakseen loivan pulpettikaton. Rakennuksen rakennushistoriallisina arvoina on nähty poikkeuksellisen hyvä säilyneisyys ja se, että rakennus edustaa 1950-luvun bensayhtiöiden tyyppiasemasuunnittelua.¹⁹⁴ Rakennus on merkitty suojeltavaksi alueen uudessa asemakaavassa, joka on tullut osittain voimaan kesäkuussa 2021, mutta ei ole vielä saanut lainvoimaisuutta.¹⁹⁵

SASTAMALA, ENTINEN SHELL (ASEMAKATU 26)

Vuosina 1934–1935 rakennetun huoltoaseman seinät on muurattu tiilestä ja rapattu ulkoa sileäksi. Julkisivun puolelle jatkuva katto muodostaa rakennuksen edustalle katoksen, jota kannattaa kaksi pylvästä. Alkuperäisen osan piirustukset on allekirjoittanut Paul Holmström. Rakennusta laajennettiin vuonna 1987 harkkorakenteisella osalla, jonka korvaamista paremmin alkuperäiseen rakennukseen sopivalla uudisosalla on ehdotettu.¹⁹⁶ Alueen asemakaavaluonnoksessa huoltoaseman alkuperäinen osa on merkitty suojelluksi.¹⁹⁷ Rakennus on ulkopuolelta hyvässä kunnossa eli luultavasti kunnossapitotoimia on tehty vastikään. Nykyisestä käyttötarkoituksesta ei ole tietoa.



Kuva 36. entinen Shell huoltoasema Sastamalassa. Salomäki, Erika. 2021.

**TAMPERE, VUOLTSUN KORTTELIN ENTINEN GULF JA ESSO
(HATANPÄÄN VALTATIE 3 JA VUOLTEENKATU 5)**

Linja-autoaseman viereiset entiset huoltoasemarakennukset toistavat sen funktionalistista muotokieltä. Rakennukset on suunnitellut Bertel Strömmer vuonna 1939. Rakennukset mukailevat linja-autoaseman muotokieltä pyöristetyssä kulmassa ja mittarikatoksissa.¹⁹⁸ Rakennukset on suojeltu asemakaavassa sr-8 -merkinnällä eli ne ovat kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeitä ja rakennustaiteellisesti arvokkaita. Rakennusten katokset on suojeltu asemakaavassa srm-1 -merkinnällä eli ne ovat rakennuksen osina kulttuurihistoriallisesti edustavia. Merkintä ei kuitenkaan suojele katoksia purkamiselta, mutta mikäli ne puretaan, tulee ne korvata samanlaisilla.¹⁹⁹ Rakennukset ovat nykyään osa Ratinan kauppakeskusta.

TAMPERE, AUTOTUONNIN TALON TEBOIL (RATINANKUJA 1)

Heikki Tiitolan vuonna 1938 suunnitteleman rakennuksen pohjoisnurkassa sijaitsi bensiiniasema.²⁰⁰ Funktionalistinen rakennus on liitetty osaksi Ratinan kauppakeskusta. Rakennus on suojeltu asemakaavassa samalla tavoin kuin Vuoltsun korttelin rakennukset.²⁰¹ Rakennus on nykyään osa Ratinan kauppakeskusta.



Kuva 37. Suvantokadun TB-huoltamo, 1950–1959. Mobilia.

TURKU, VANHA ESSO (LÄNTINEN PITKÄKATU 1)

Vuosina 1939–1940 rakennettu huoltoasema on Georg Jägerroosin suunnittelema. Funkisirakennuksessa ei ole erillistä katosta vaan katoksen muodostaa sisäänkäynnille toisen kerroksen rakennusmassa, jota kannattelevat pilarit. Entisessä huoltoasemarakennuksessa toimii nykyisin pikaruokaravintola sekä hotelli.²⁰² Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-4 -merkinnällä.²⁰³



Kuva 38. I poliisiipiiri ja liikerakennus linja-autoaseman reunalla vuonna 1963 yleiskuva. Reuna, Rusko. 1963. Turun museokeskus.

TURKU, ENTINEN SHELL HUOLTOASEMA (TUUREPORINKATU 11)

Rakennus valmistui vuonna 1934 ja sen on suunnitellut arkkitehtitoimisto Jung & Jung. Alun perin kaksikerroksinen kivirakennus edustaa funktionalistista tyyliä, mikä näkyy esimerkiksi pyöristetyssä kulmassa ja virtaviivaisessa katoksessa. Rakennuksessa toimi myös Shellin piirikonttori, mistä johtuu sen tuon ajan huoltoasemille suuri koko. 1960-luvulla Shell siirsi toimintansa rakennuksesta toisaalle ja tilalle tuli poliisivartioasema. Tuolloin myös avoimen katoksen tilalle rakennettiin uudisosa. 2007–2008 rakennukseen tehtiin korjauksia ja se korotettiin 3-kerroksiseksi.²⁰⁴ Nykyisin rakennuksessa toimii hotelli. Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-4 -merkinnällä.²⁰⁵

Nämä kaksi Turun linja-autoaseman läheisyydessä sijaitsevaa rakennusta kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.²⁰⁶

TAULUKKO 1 SUOJELLUT HUOLTOASEMARAKENNUKSET

PAIKKAKUNTA	OSOITE	RAKENNUTTAJA	RAKENNUS- VUOSI	SUUNNITTELIJA	SUOJELU	NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS
HELSINKI	Mechelininkatu 5	Nobel Standard	1935	Georg Jägerroos	asemakaava	alepa ja kylmäasema
HELSINKI	Vihdintie 21	Shell	1955	Aarno Ruusuvuori	asemakaava	Shell huoltoasema
HELSINKI	Eteläinen Rautatiekatu 8	-	1938	Helge Lundström	asemakaava	-
HYVINKÄÄ	Hyvinkäänkatu 3	Shell	1935	Väinö Vähäkallio	rakennussuojelulaki	pikaruokaravintola
JOKIOINEN	Keskuskatu 17	-	1951	Otto Janhonen	asemakaava	Seo huoltoasema
KOKKOLA	Torikatu 46	Shell	1931	Paul Holmström	asemakaava	kylmäasema ja autokoulu
KOKKOLA	Ristirannankatu 12	Teboil	1952	Kalle Karmela	asemakaava	tyhjillään, myytävänä
KOUVOLA	Salpausselänkatu 49	Suomen Petrooli	1956	-	osayleiskaava	Teboil huoltoasema
KUOPIO	Niiralankatu 26	Suomen Petrooli	1953	V. Kudravzév	maakuntakaava	-
LAHTI	Vesijärvenkatu 7	Nobel Standard	1931	Runar Eklund	asemakaava	pikaruokaravintola
LAITILA	Vihtorinkatu 15	Esso	1956	-	asemakaava	katsastusasema
NURMES	Raatihuoneenkatu 26	Nobel Standard	1930	Johan Johansson	rakennussuojelulaki	-
PIETARSAARI	Isokatu 20	Shell	1931	Eklund	asemakaava	ravintola
PUNKAHARJU	Kauppatie 11	Shell	1952	Teknillinen osasto	asemakaava	-
SASTAMALA	Asemakatu 26	Shell	1935	Paul Holmström	asemakaava	-
TAMPERE	Hatanpään valtatie 3	Gulf	1939	Bertel Strömmer	asemakaava	liiketila
TAMPERE	Vuolteenkatu 5	Esso	1939	Bertel Strömmer	asemakaava	liiketila
TAMPERE	Ratinankuja 1	Teboil	1938	Heikki Tiitola	asemakaava	liiketila
TURKU	Tuureporinkatu 11	Shell	1934	Jung & Jung	asemakaava	hotelli
TURKU	Läntinen Pitkäkatu 1	Esso	1940	Georg Jägerroos	asemakaava	pikaruokaravintola

8.3 Suojelun tarpeessa olevat huoltoasemarakennukset

Tässä on koottuna listaus huoltoasemarakennuksista, joita ei ole toistaiseksi suojeltu. Osan arvot on tunnistettu, mutta suojelu kaavoituksen keinoin on vielä vaiheessa. Mitä luultavammin tässä listauksessa on puutteita, mutta se tarkentaa hieman kuvaa siitä, millaisia huoltamoraakennuksia Suomesta löytyy ilman suojelupäätöstä. Osasta tällaisia suojelemattomia huoltoasemia löytyy kuitenkin mainintoja esimerkiksi lehtijutuista eli selvästi kuntalaisilla olisi halu rakennusten säilymiselle. Näiden huoltoasemarakennusten inventointi olisi hyvä lähtökohta niiden suojelun tarpeellisuuden arvioimiselle.

Tässä osassa käsitellyt huoltoasemat on jaoteltu seuraavin perustein: yksilölliset huoltoasemat, Esson tyyppiasemat sekä Teboilin/Suomen Petroolin tyyppiasemat. Edellä mainittu jaottelu tuo tyyppiasemien määrän selkeämmin esille. Näiden alaotsikoiden alla huoltoasemat on esitetty paikkakuntien mukaan aakkosjärjestyksessä.

Esson 1950-luvun tyyppiasemat ovat harvinaistuneet vuosi vuodelta. Niiden tarkasta määrästä ei ole tietoa. Monia niistä on kuitenkin muutettu vuosikymmenien aikana niin runsaasti, ettei tyypillisyydestä ole enää jäljellä paljoakaan. Olen jättänyt listauksesta pois ne tyyppiasemat, joita on muutettu paljon. Listaukseen olen sisällyttänyt paremmin tyypillisyytensä tai alkuperäisyytensä säilyttäneitä huoltamoita, joita on

edelleen jäljellä. Mahdollisesti ainut suojeltu Esson tyyppiasema sijaitsee Laitilassa.

Tyypipiirustusten mukaan toteutetuista Teboileista on suojeltu ainoastaan Kouvolassa sijaitseva huoltoasemarakennus. 1950-luvun Teboileista on viime vuosina purettu useita, joten niiden suojelu olisi entistä tärkeämpää, mikäli niiden säilyminen nähdään merkityksellisenä.

8.3.1 Yksilölliset huoltoasemat

HELSINKI, GULF-HUOLTOASEMA (REIJOLANKATU 3)

Gösta Juslénin suunnittelema huoltoasema valmistui vuonna 1939²⁰⁷. Rakennuksessa on toiminut 1990-luvulta asti pikaruokaravintola ja sen myötä rakennus tunnetaan nykyisin "rokkimäkinä"²⁰⁸. Rakennuksen edustan laaja katos toimii katseenvangitsijana ja oivallisena paikkana kylmäasemalle. Asemakaavassa rakennusta ei ole merkitty suojelluksi²⁰⁹. Huoltoasema on arkkitehtuuriltaan yksilöllinen ja hyvin säilynyt aikakautensa edustaja, jonka suojelusta olisi hyvä huolehtia.



Kuva 39. Bensini-asema, Gulf, Reijolankatu 3. Grünberg, Constantin. 1959. Helsingin kaupungin museo.

HELSINKI, TULLINPUOMIN SHELL (TOPELIUKSENKATU 45)

Rakennus valmistui vuonna 1952 Bertel Gripenberg laatimien suunnitelmien mukaan.²¹⁰ Rakennus toimii edelleen huoltoasemana. Mittarikentän katos on lisätty kuvan perusteella huoltoaseman yhteyteen myöhemmin. Katos peittää ikävästi 1950-luvun huoltoasemalle aika poikkeuksellista harjakattoa ja julkisivun puuverhoilua. Rakennus ei ole kaavasuojeltu²¹¹. Ainutlaatuisuutensa vuoksi rakennuksen suojelua olisi hyvä tarkastella.



Kuva 40. Linja-auton tankkausta Shell Oy:n Töölöntullin huoltoasemalla. Laitila, Unto. 1968. Helsingin kaupungin museo.

HYRYNSALMI SEO (TIILITÖRMÄNTIE 2)

Huoltoasema on rakennettu 1960-luvun alussa. Rakennus on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi maisemallisen arvon takia. Nykyisessä asemakaavassa vuodelta 1982 sitä ei ole kuitenkaan suojeltu.

²¹² Rakennuksessa toimii edelleen huoltoasema.



Kuva 41. Hyrynsalmi Seo. Salomäki, Tiina. 2021.

JÄMSÄ, TEBOIL (KAUHKIALANTIE 2)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1954 Jämsän kuorma-autoilijoiden toimesta. Funktionalistista rakennusta on laajennettu ainakin vuonna 2010, jolloin tilaa tuli huollolle sekä automyynnille.²¹³ Rakennusta ei ole suojeltu, mutta sen arvot on tunnistettu Jämsän osayleiskaavassa ²¹⁴.



Kuva 42. Jämsän TB-huoltamo. 1950–1959. Mobilia.

KOSKI TL, ENTINEN ESSO (HÄRKÄTIE 4)

Huoltoasemarakennus vuodelta 1954 on nykyään asumiskäytössä. Funktionalistisen rakennuksen paikallinen/maisemallinen arvo on tunnistettu vireillä olevassa keskustan osayleiskaavassa.²¹⁵

PORVOO, TEBOIL KESKUSTA (MANNERHEIMINKATU 18)

1938 rakennettu huoltamorakennus edustaa funktionalismia. Sen on suunnitellut J. Brander.²¹⁶ Alueella on voimassa oleva asemakaava 1980-luvulta, jossa tontti on merkitty KLH-1 merkinnällä eli liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa rakentaa huoltoasematoimintaa palvelevia tiloja.²¹⁷ Alueelle on valmisteilla asemakaavan muutos, jossa myös vanhan huoltoaseman suojelutarvetta arvioidaan yhdessä lisärakentamisen kanssa.²¹⁸ Teboilin internetsivuilla olevan ilmoituksen mukaan rakennus on ollut myynnissä asuin- ja liiketilakäyttöön vuonna 2021. Rakennuksen pinta-alaksi mainitaan 1655 m².²¹⁹ Muita samankaltaisia huoltoasemarakennuksia ei Suomessa ole, joten rakennuksen suojelu olisi tärkeää.



Kuva 43. Porvoon TB-huoltamo. 1950–1959. Mobilia.



Kuva 44. Porvoon Teboil. Salomäki, Erika. 2021.

8.3.2 Esson tyyppiasemat

JANAKKALA, PYHÄMÄEN ESSO (TURENGINTIEN)

Rakennus edustaa 1950-luvulla yleistynyttä tyyppisuunnitelmaan pohjautuvaa huoltoasemaa. Sen tarkkaa rakentamisajankohta ei ole kirjattu käyttämissäni lähteissä. Rakennus kuitenkin esiteltiin uutena Essona vuoden 1956 Esso Dealer -lehdessä. Lehden kuvassa rakennuksessa on vain kaksi huoltohallia, joten rakennusta on myöhemmin laajennettu.²²⁰ Aloite alueen kaavamuutoksesta on hyväksytty kesäkuussa 2021, joten rakennuksen purkaminen on todennäköisesti edessä toimitilarakentamisen tieltä.²²¹ Huoltoasema on lopettanut toimintansa jo vuosia sitten ja rakennus on ollut pitkään tyhjiään. Rakennuksen kunnossapidosta ei ole pidetty huolta, joten se on päässyt rapistumaan.²²² Hyvin muutoksilta säilyneen huoltamon purkaminen olisi kuitenkin valitettavaa. Tilaa toimitilarakentamiselle luulisi löytyvän tarvittaessa toisaalta, sillä rakennus ei sijaitse kovin keskeisellä paikalla tai tiiviissä kaupunkirakenteessa.

KALAJOKI, ESSO (KOKKOLANTIE 2)

Huoltoasema on rakennettu Saima ja Väinö Siipolan toimesta vuosina 1956–1957 ja kahvio vuonna 1962²²³. Rakennuksessa toimii edelleen kahvila, autokorjaamo sekä polttoaineen jakelupiste²²⁴. Rakennusta ei ole suojeltu asemakaavassa²²⁵.

KRUUNUPYY, ENTINEN ESSO (KRUUNUPYYNTIE 13)

Huoltamo on rakennettu vuonna 1957, mutta sitä on Esso Dealer -lehden kuvan perusteella laajennettu myöhemmin.²²⁶ Rakennuksen nykykäytöstä ei ole tietoa.

LEMPÄÄLÄ, FUNKIS-ESSO (KOULUTIE 27)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1954.²²⁷ Lempäälän kunta teki vuonna 1994 päätöksen rakennuksen purkamisesta, mutta sitä ei kuitenkaan toteutettu. Vuonna 1995 kirjoitetussa Helsingin Sanomien artikkelissa mainitaan, että Museoviraston mukaan rakennus on liikennehistoriallinen muistomerkki ja se tulisi säilyttää, sillä tuon ajan huoltoasemista on säilynyt vain harva.²²⁸ Rakennus todetaan *Lempäälän kulttuuriympäristöohjelmassa* vuodelta 2006 todennäköisesti arvokkaaksi rakennuskohteeksi ja sen inventointia suositellaan²²⁹. Alueen asemakaavassa vuodelta 1988 huoltoasemaa ei ole suojeltu²³⁰. Tiloissa on ollut nuorten moottoripaja toimintaa vuodesta 2019 lähtien²³¹.

PUNKALAUDUN, ENTINEN ESSO (LAUTTAKYLÄNTIE 9)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1953 ja se edustaa yksihallista Esson 1950-luvun tyyppiasemaa. Varsinaisen huoltoaseman yhteydessä sijaitsi myös autokorjaamo.²³² Rakennuksessa toimii edelleen huoltoasema²³³.

8.3.3 Teboilin/Suomen Petroolin tyypiasemat

NOKIA, FUNKIS TEBOIL (PINSIÖNTIE 1)

Vuosina 1955–56 rakennettu huoltoasema edustaa tyypillistä TB-huoltamoita 1950-luvulta. Osayleiskaavan kulttuuriympäristöselvityksessä todetaan tarve rakennuksen inventoinnille. Alueen asemakaava on vuodelta 1989 ja siinä huoltoasemaa ei ole suojeltu.²³⁴ Oheisesta kuvasta (kuva 45) on nähtävissä se, kuinka näytekkunat jatkuvat myös pyöristetyn kulman ympäri, toisin kuin monissa muissa Teboilin huoltoasemissa.



Kuva 45. Nokian TB-huoltamo 1950-luvulla. 1950–1959. Mobilia.

KEMI, TEBOIL (VALTAKATU 46)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1953 ja se on pinta-alaltaan 373 m². Rakennusta ei ole suojeltu asemakaavassa²³⁵. Rakennus edustaa Teboilin tyypiasemaa. Huoltoaseman edustalle on myöhemmin lisätty katosrakenteita ja myymälän ikkunajakoon on tehty muutoksia. Huoltoasematoiminta paikalla on loppunut.



Kuva 46. Ouluntie TB. 1950–1959. Mobilia.



Kuva 47. Teboil Kemi. Salomäki, Tiina. 2021.

PIETARSAARI TEBOIL (SKOLGATAN 1)

Huoltoasema on rakennettu vuonna 1955. Myös rakennuksen laajentamiseksi tehtiin suunnitelmia, joita ei kuitenkaan toteutettu.²³⁶ Rakennuksen piirustusten suunnittelijaksi on mainittu rakennusmestari Kudratsev²³⁷. Ulkopuolelta rakennus on säästynyt suuremmilta muutoksilta. Rakennusta ei ole suojeltu asemakaavassa²³⁸.



Kuva 48. Pietarsaaren TB-huoltamo. 1950–1959. Mobilia.

SAVONLINNA, VANHA TEBOIL (TULLIPORTINKATU 23)

Vuonna 1954 rakennettu Suomen Petroolin huoltoasema mainitaan osana täydennysinventointisuunnitelmaa, eli ainakin inventointi on rakennuksen osalta mahdollista tulevaisuudessa.²³⁹ Tämän tyyppisiä huoltoasemia ei ole enää käsittääkseni jäljellä muualla, sillä Sotkamosta purettiin vastikään yksi vuonna 2021.²⁴⁰ Teboilin internetsivuilla olevassa vuokrailmoituksessa rakennuksen pinta-alaksi mainitaan noin 238 m² ja rakennusta tarjotaan vuokralle ensisijaisesti korjaamokäyttöön.²⁴¹ Rakennuksen julkisivujen peltiverhous on oletettavasti lisätty myöhemmin ja vähentää rakennuksen alkuperäisyyttä (kuva 50).



Kuva 49. Savonlinnan SP-huoltamo. 1950–1959. Mobilia.



Kuva 50. Teboil Savonlinna. Salomäki, Tiina. 2021.

TURKU, TEBOIL KASKENTIE (UUDENMAANTIE 27)

Rakennusvuodesta tai suunnittelijasta en löytynyt tietoa. Kuitenkin oheisen kuvan perusteella rakennus on sen ikäinen, että sen inventointi voisi olla hyvä lähtökohta. Rakennus on pienempi versio TB:n funkkis huoltamosta. Huoltohallit sijaitsevat myymälän takana, eivätkä sivulla niin kuin suuremmassa versiossa. Google Mapsin Street View -palvelun perusteella rakennusta on myöhemmin laajennettu. Myös rakennuksen julkisivuväriytyksen muutos ja mittarikentän katoksen lisääminen vähentävät tyypillisyyttä. Rakennus on edelleen huoltoasemakäytössä ²⁴².



Kuva 51. Kaskentien TB-huoltamo. 1950–1959. Mobilia.

TAULUKKO 2 SUOJELUN TARPEESSA OLEVAT HUOLTOASEMAT

PAIKKAKUNTA	OSOITE	RAKENNUTTAJA/ MYÖHEMPI TOIMIJA	RAKENNUS- VUOSI	SUUNNITTELIJA	TILANNE SUOJELUN SUHTEEN	NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS
HELSINKI	Reijolankatu 3	Gulf	1939	Gösta Juslén	inventointi tarpeellinen	pikaruokaravintola ja kylmäasema
HELSINKI	Topeliuksenkatu 45	Shell	1952	Bertel Gripenberg	inventointi tarpeellinen	Shell huoltoasema
HYRYNSALMI	Tiilitörmäntie 2	-	1961	-	arvo tunnistettu	Seo huoltoasema
JÄMSÄ	Kauhkialantie 2	Jämsän kuorma- autoilijat/Teboil	1954	-	inventoitu	Teboil huoltoasema
KALAJOKI	Kokkolantie 2	Saima ja Väinö Siipola/ Esso	1957	-	inventointi tarpeellinen	Gulf-huoltoasema
KOSKI TL	Härkätie 4	Esso	1954	-	esitetty suojeltavaksi osayleiskaavassa	asuinkäytössä
PORVOO	Mannerheiminkatu 18	Teboil	1938	J. Brander	alueella kaavamuutos	tyhjiillään, myytävänä
JANAKKALA	Turengintie	Esso	1956	-	alueella kaavamuutos	tyhjiillään
KRUUNUPYY	Kruunupyöntie 13	Esso	1957	-	inventointi tarpeellinen	-
LEMPÄÄLÄ	Koulutie 27	Esso	1954	-	inventointi tarve havaittu	nuorten moottoripaja
PUNKALOIDUN	Lauttakyläntie 9	Esso	1953	-	inventointi tarpeellinen	Neste huoltoasema
NOKIA	Pinsiöntie 1	Teboil	1956	-		Teboil huoltoasema
KEMI	Valtakatu 46	Teboil	1953	-	inventointi tarpeellinen	-
PIETARSAARI	Skolgatan 1	Teboil	1955	-	inventointi tarpeellinen	Teboil huoltoasema
SAVONLINNA	Tulliportinkatu 23	Suomen Petrooli/Teboil	1954	-	inventointi tarve havaittu	tyhjiillään, vuokrattavana
TURKU	Uudenmaantie 27	Teboil	-	-	inventointi tarpeellinen	Teboil huoltoasema

8.4 Purettuja huoltoasemia

Huoltoasemia puretaan jatkuvasti monista eri syistä, joita olen havainnut eri medioita seuraamalla. Joissakin tapauksissa paikalle on haluttu rakentaa rakennusalaan suurempi rakennus tai huoltoaseman sijoittumista kyseiseen paikkaan ei ole nähty enää kaupunkikuvallisesti sopivana. Huoltoasemarakennuksen tilalle on saattanut olla suuria suunnitelmia, jotka eivät ole kuitenkaan purkamisen jälkeen syystä tai toisesta toteutuneet. Toisaalta vanha huoltoasema on saatettu purkaa uuden paremmin nykyisiä tarpeita ja arkkitehtuurisuuntauksia edustavan huoltoasemarakennuksen tieltä. Huoltoasemarakennusten purkaminen ei ole vain menneisyydessä tapahtunutta. Myös aivan viime vuosina on purettu vanhojakin huoltoasemarakennuksia, joiden arvot on tunnistettu, mutta jotka eivät ole olleet suojeltuja. Kaupallisilla toimijoilla kuten öljy-yhtiöllä on harvoin intressejä säilyttää rakennusta, kun se ei enää palvele alkuperäisessä tai muutoin kaupallisesti tuottavassa käytössä.

Tässä luvussa on esimerkkejä puretuista huoltoasemarakennuksista. Esimerkkien kautta hahmottuu keskeisiä syitä huoltoasemien purkamisen taustalla. Osasta jo purettuja huoltoasemarakennuksia löytyy vain niukasti tietoa, satunnaisia kuvia ja lehtiartikkeleja lukuun ottamatta. Toisaalta osa huoltoasemista on jäänyt ihmisten mieleen paremmin ja niiden purkaminen on nostattanut aikoinaan enemmänkin keskustelua, kun taas osa huoltoasemista on purettu lähes huomaamatta.

HELSINKI, FUNKKIS HUOLTOASEMA (HIETALAHDENRANTA 6)

Rakennuksen suunnitteli insinööri Frans Aalto.²⁴³ Rakennus valmistui vuonna 1934.²⁴⁴ Union-huoltamo muuttui myöhemmin Nesteeksi ja rakennus purettiin uuden huoltoasemarakennuksen tieltä vuonna 2000.²⁴⁵ Uuden huoltoasema- ja ravintolarakennuksen suunnitteli Juha Ilonen. Alueelle on tehty kuitenkin uusia suunnitelmia ja myös nykyinen huoltoasemarakennus on vaarassa jäädä niiden alle.²⁴⁶



Kuva 52. Näkymä Hietalahdenranta 13 kohdalta kaakkoon. Rista, Eeva, SER. 1970.
Helsingin kaupunginmuseo

HELSINKI, KÄPYLÄN SHELL (VAAKALINNUNTIE 1–3).

Käpylän vanha huoltoasema rakennettiin vuonna 1936. Huoltoasemassa oli mittarikentän yläpuolella katos ja tiloja autojen huollolle. Pyöreäkulmainen huoltoasema edusti modernistista tyyliä.²⁴⁷ Vanha huoltoasema korvattiin vuonna 1957 Heikki Sirenin suunnitelman mukaisella huoltoasemalla.²⁴⁸



Kuva 53. Oy Shell Ab:n huoltoasema Käpylä Tuusulantie - Vaakalinnuntie 3. Tuntematon valokuvaaja. 1937. Helsingin kaupunginmuseo.

HELSINKI, TEBOIL (HÄMEENTIE 55)

Insinööri Frans Aallon vuonna 1951 suunnittelema huoltoasema. Rakennuksen suojelua esitettiin vuonna 2000, mutta se ei toteutunut.²⁴⁹ Huoltamoraakennus purettiin vuonna 2001 vanhainkodin lisärakennuksen tieltä. Rakennus nähtiin historiallisesti ja rakennustaiteellisesti merkittävänä Museoviraston ja Kaupunginmuseon tahoilta, mutta kaupunginhallitus äänesti suojelua vastaan.²⁵⁰



Kuva 54. Oy Teboil Ab:n huoltoasema Hämeentie 55. Hakli, Kari. 2001. Helsingin kaupunginmuseo.

HELSINKI, ESSO OLYMPIA

(MANNERHEIMINTIE 78, AIKAISEMMIN TURUNTIE 52)

Selkeälinjaisen rakennuksen hallitsevana piirteenä oli edustan katos. Bensiiniasema mainittiin vuoden 1939 Arkkitehti-lehdessä uudisrakennuksena, jonka arkkitehtina oli Gösta Juslén.²⁵¹ Juslénin viimeisimmiksi töiksi jääneessä huoltoasemassa yhdistyivät funktionalismiin uudet rakenneratkaisut.²⁵² Lempinimensä huoltoasema sai siitä, että sen oli tarkoitus valmistua vuonna 1940 järjestettäväksi suunniteltuihin olympialaisiin. Funktionalistinen rakennus purettiin uuden huoltoaseman tieltä. Tilalle tullut huoltamo valmistui vuonna 1977.²⁵³

JYVÄSKYLÄ, HUOLTOASEMA REIMARI (KILPISENKATU 6)

Bertel Strömmer suunnittelema funktionalistinen huoltoasema valmistui vuonna 1939. Rakennus purettiin vuonna 2002 huolimatta purkamiseen kohdistuneesta kritiikistä. Huoltoasemarakennuksen tilalle kaavailtiin musiikki- ja taidekeskusta, jota ei kuitenkaan paikalle koskaan valmistunut. Huoltoasematoiminta rakennuksessa loppui 1970-luvulla, jonka jälkeen tiloissa toimi kahvila ja nuorisotiloja.²⁵⁴ Vuonna 2020 paikalle valmistui hybridirakennus, jossa sijaitsee asuntoja, toimistoja sekä liiketiloja.²⁵⁵

OULU, KAUPPATORIN ESSO

Nobel-Standard Oy (myöhemmin Esso) rakennutti kauppatorille Teräksen taloa vastapäätä huoltoaseman ilmeisesti vuonna 1934. Rakennusta laajennettiin myöhemmin.²⁵⁶ Huoltoasema purettiin vuonna 1993 eikä sen tilalle ole rakennettu mitään uutta.²⁵⁷

OULU, KAUPPATORIN TB

Trustivapaan Bensiinin Oy:n huoltoasema rakennettiin A. Rönköharjun piirustusten mukaisesti ja se valmistui vuonna 1952. Huoltoasema nousi puretun Pakkahuoneen tilalle linja-autoaseman lähistölle.²⁵⁸ Polttoaineenjakelu loppui 1970-luvulla, mutta rakennuksen purkamisajankohdasta ei ole tietoa.²⁵⁹



Kuva 55. Oulun huoltoasema. 1952. Mobilia.

KUUSAMO, FUNKKIS TEBOIL (OULUNTAIVAL 9)

Rakennus purettiin vuonna 2019, sillä sille ei löydetty uutta käyttötarkoitusta ja rakennus oli päässyt rapistumaan. Pohjois-Pohjanmaan -liiton arvottamisen perusteella huoltoasema oli maakunnallisesti arvokas. Paikalle jäi edelleen kylmäasema, mutta suunnitelmia uuden rakentamisesta puretun tilalle ei ole.²⁶⁰



Kuva 56. Kuusamon TB-huoltamo, 1950–1959. Mobilia

SOTKAMO, ENTINEN TEBOIL (TORIKATU 2)

Huoltoasema rakennettiin vuonna 1952 ja se edusti funktionalistista tyyliä. Tasakattoisen huoltoasemarakennuksen edustan julkisivulla huomion kiinnittivät pyöristetyt kulmat entisen kahvion sisäänkäynnin yhteydessä. Mittarikentän katos oli rakennuksesta erillinen.²⁶¹ Rakennus ei ollut suojeltu vuonna 2007 alueelle laaditussa asemakaavassa. Huoltoaseman purkaminen aloitettiin tammikuussa 2021. Tontin käytölle ei ollut erityisiä suunnitelmia.²⁶²



Kuva 57. Sotkamon TB. 1950–1959. Mobilia.

9 HUOLTOASEMIEN TULEVAISUUS

Huolto- ja liikenneasemat ovat olleet jatkuvasti murroksessa. Ihmisten huoltaminen autojen huollon sijasta on noussut monin paikoin huoltoasemien päätarkoitukseksi. Ajoneuvojen käyttövoimat ovat kehittyneet, mutta polttoaineentankkaus tuskin tulee tarpeettomaksi vielä lähitulevaisuudessa. Fossiilisten polttoaineiden vaihtoehtojen merkitys on kuitenkin kasvavaa. Niin hybridi-, sähkö- kuin kaasuautojot ovat jo nyt käytössä. Tässä luvussa pohdin sitä, millaisia huoltoasemat voisivat olla tulevaisuudessa.

Huoltoasemat ovat jatkuvasti ottaneet hoitaakseen uusia toimintoja ja toisaalta kannattamattomia toimintoja on karsittu. Toiminnot tulevat siis luultavasti muuntautumaan jatkossakin paikoista riippuen. Kaupunkiasemilla voitaisiin esimerkiksi vastata pyörähuollon tarpeisiin, sikäli kun autohuollon jäljiltä on jäänyt tiloja tyhjäksi.

Tulevaisuuden huoltoasemarakentamisessa, kuten rakentamisessa ylipäätään, kiinnittyy huomio yhä enenevässä määrin myös rakennusten suunniteltuun käyttöikänsä. Tällä hetkellä ongelmana on huoltoasemarakennusten kovin lyhyeksi jäävä elinkaari. Siihen eräänä ratkaisuna voisi olla huoltoasemien siirrettävyys. Kun tilatarpeet paikalla muuttuvat olisi huoltoasema siirrettävissä toisaalle. Toki polttoaineenjakeleuun ja pilaantuneen maan puhdistukseen liittyvät

määräykset tekevät paikan muuttamisesta haastavaa. Siirrettävyys kuitenkin ratkaisisi tilanteet, joissa polttoaineenjakeleu paikalla on kannattavaa, mutta muita toimintoja halutaan muuttaa. Toisaalta jos siirrettävyyttä korostetaan liikaa, on vaarana unohtaa rakennuksen sopivuus ympäristöönsä, sillä rakennus voidaan aina siirtää pois. Tulevaisuudessa painetta vanhojen huoltoasemarakennusten korjaamiseen on ehkä enemmän kuin ennen. Kestävämät ratkaisut rakentamisessa olisivat brändimielikuvienkin kannalta tarpeen. Jos yritys markkinoi tekevänsä ympäristöystävällisempiä valintoja polttoainemyynnissään tai energiantuotannossaan, ei suhtautumisen rakennuksiin tulisi osoittaa päinvastaista.

Arkkitehtoninen laatu tai WOW-arkkitehtuuri on paikoitellen avaintekijä huoltoasemien selviämiseen. Arkkitehtuuri on keskeinen keino erottautua kilpailijoista. Rakennus voi olla elämys, jonka takia poiketa valtatieltäkin hieman syrjempään. Arkkitehtuurin ohella elämyksellisyyttä lisää huoltoasemien sijoittuminen maisemallisesti hienoihin paikkoihin.

Ajoneuvojen voimanlähteet ovat monipuolistuneet, bensiinin ja dieselin rinnalle on tullut vaihtoehtoja. Edelleen suurin osa voimanlähteistä tarvitsee tilaa varastoinnilleen, joten jakeluasemat ovat siinä suhteessa

oleellisia. Laajemman valikoiman tarjoaminen voi kuitenkin koitua haasteeksi pienille huoltoasemille. Tällöin suuret liikenneasemat saattavat olla niitä, joissa valikoima on kattava ja pienemmät jakeluasemat erikoistuvat eri voimanlähteisiin.

Akkujen kehittyessä vähenee tarve sähköautojen lataamiseen lyhyemmillä matkoilla. Nykyään täyssähköautojen toimintasäde on noin 200–500 km:n välillä riippuen autosta ja olosuhteista. Matkustaessa oleellisena näyttäytyy latauspisteiden tiheys sekä akun latausaika. Sähköautojen lataus on suositeltavaa toteuttaa pääasiassa pienellä latausvirralla, mikä tarkoittaa pidempää latausaikaa. Sähköautoille tarkoitettujen latausjärjestelmien kautta ladattaessa akuston lataaminen vie noin 1–2 tuntia. Pikalatauksessa taas akuston lataaminen lähes täydeksi vie tällä hetkellä noin 15–30 minuuttia, joten se on jakeluasemille soveltuvampi vaihtoehto.²⁶³

Sähköautojen lataus on kuitenkin jo nyt mahdollista esimerkiksi ruokakauppojen yhteydessä, joten pelkästään sähköautojen lataamisen varaan ei huoltoasemaa kannata perustaa. Yhä pidempien matkojen taittuessa autolla ilman, että sitä tarvitsee ladata tai tankata, muodostuvat ratkaisevaksi ihmisen tarvitsemat huoltotauot. Toimivat kahvilat ja ravintolat yhdessä vähittäistavaraliikkeiden kanssa muodostavat yhä enenevässä määrin huoltoasemien tärkeimmän sisällön.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET

Rakennustyyppinä huoltoasema on muovautunut vahvasti toimintojen mukaan. Tämä on toki luonnollista, sillä koko rakennustyyppi on muodostunut alun perin polttoaineen jakelun ympärille. Vaikka toiminnallisuus on aina ollut ratkaisevaa, ei arkkitehtuuria ole kuitenkaan unohdettu. Arkkitehtuuri on kulkenut tiiviisti toimintojen rinnalla, edustaen oman aikansa suuntauksia.

Huoltoasemiin rakennustyyppinä tiivistyy jotain oleellista modernista rakennusperinnöstä. Aikoinaan nykyajan vertauskuvana toimineet huoltoasemat ovat olleet uusien rakennustekniikoiden ja tyylisuuntien näyttämöinä. Vaikka suhtautuminen rakennustyyppiin on sittemmin muuttunut, ei tätä nykyään kovin arkipäiväistä rakennustyyppiä tulisi täysin unohtaa.

Huoltoasemien on kyettävä sopeutumaan jatkossakin niihin kohdistuvien vaatimusten ja odotusten alla selvitäkseen muuttuvassa toimintaympäristössä. Kestävällä pohjalla ei kuitenkaan olla, mikäli huoltoasemarakennusten väliaikaisuutta pidetään siihen ratkaisuna.

On nähtävissä, että huoltoasemarakennusten säilymiseen liittyy usein intressiristiriitoja ja taloudelliset seikat ovat varsin merkittäviä. Säilymisen kannalta ratkaisevaa olisi ennen kaikkea löytää tyhjillään oleville huoltamoille uusi käyttötarkoitus, kun niiden säilyminen arvioidaan relevantiksi. Toisaalta myös käytössä olevien huoltoasemarakennusten merkittäväksi nähtyjen arvojen säilymiseen on kiinnitettävä huomiota muutoksia tehdessä. Muutoksilla kun voidaan menettää arkkitehtuurin kannalta oleellisia arvoja.

Huoltoasemien inventointi on tällä hetkellä vaillinaista. Inventointiin on huomionarvoista ryhtyä ennen kuin se on liian myöhäistä, sillä tärkeäksi arvotettuja huoltoasemia puretaan jatkuvasti. Olisi siis hyvä, että edes lähtötiedot ovat tarpeeksi kattavat, ennen kuin lisää peruuttamattomia toimenpiteitä toteutetaan. Tarkan kuvan muodostamiseksi todellisesta tilanteesta huoltoasemarakennusten laajamittainen inventointi on tärkeää. Diplomityöni on alustus huoltoasemarakennusten inventoinnille, mutta kattavampi työ tulee tehdä omana projektinaan.

LÄHDEVIITTEET

- 1 Auer & Sario, 1986
- 2 Lies-Alho & Lavonius, 1991
- 3 Silén, 2019
- 4 Esso, 2000
- 5 Toivonen, 1998
- 6 Mobilia auto- ja tiemuseo, Levä & Toivo, 1998
- 7 Eronen ym., 2000
- 8 Piispa, 1999
- 9 Ilvessalo, 2020
- 10 Wilson, 2012
- 11 Liebs, 198
- 12 Vieyra & Fitch, 1979
- 13 Esso Dealer-lehdet, 1951, 1 -1960, 4
- 14 Maanmittauslaitos, Paikkatietoikkuna
- 15 Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista 314/2020
- 16 Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 5
- 17 Oulun kaupunki, Huoltoasemien sijoitusuunnitelma, 1993, s. 3
- 18 Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 5
- 19 Tie- ja vesirakennuslaitos, 1988; Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 5
- 20 Vesterinen, 2009, s. 116
- 21 Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 5
- 22 Ympäristöministeriö, 2000, s. 60
- 23 Ympäristöministeriö, 2000, s. 60
- 24 Kuopion kaupunki, Vanhat asemakaavamerkinnot, 2020, s. 15
- 25 Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 6
- 26 Ympäristöministeriö, 2000
- 27 Lehtonen & Lybeck, 2012, s. 5
- 28 Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös vaarallisten kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista jakeluasemalla, 415/1998
- 29 Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista, 314/2020
- 30 Valtioneuvoston asetus maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista, 214/2007
- 31 Teivas, 2006, s. 27
- 32 Moisala, 1983, s. 15-20
- 33 Vesterinen, 2009, s. 11
- 34 Moisala, 1983, s. 45
- 35 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 6
- 36 Kunnas, 1985, s. 128
- 37 Saari, 2019, s. 9
- 38 Vesterinen, 2009, s. 12
- 39 Esso, 2000, s. 4
- 40 Perko, Skogström & Vuoristo, 1977, s. 13-15
- 41 Tilastokeskus, 2021
- 42 Auer & Sario, 1986, s. 29
- 43 Asetus tulenarkojen nesteiden valmistuksesta, varastossapidosta, myynnistä ja kuljetuksesta, 1924
- 44 Vesterinen, 2009, s. 14
- 45 Perko ym., 1977, s. 62
- 46 Perko ym., 1977, s. 290-296
- 47 Moisala, 1983, s. 103-105
- 48 Viitaniemi & Mäkelä, 1978, s. 502-512

49 Tilastokeskus, 2021
 50 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 11-26
 51 Esso, 2000, s. 6
 52 Auer & Sario, 1986, s.39
 53 Vesterinen, 2009, s. 13
 54 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 28
 55 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 29-30
 56 Vesterinen, 2009, s. 33-39
 57 Esso, 2000, s. 8-9
 58 Vesterinen, 2009, s. 63-68
 59 Karvonen, Telakorpi, Suensaari, Westerback & Kajanti, 1949, s. 1-92
 60 Tilastokeskus, 2021
 61 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 62
 62 Vesterinen, 2009, s. 44-46
 63 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 54
 64 Mobilia auto- ja tiemuseo ym., 1998, s. 49
 65 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 73-77
 66 Tilastokeskus, 2021
 67 Perko ym., 1977, s. 385
 68 Vesterinen, 2009, s. 76
 69 Vesterinen, 2009, s. 80-84
 70 Saarinen, 1998, s. 28
 71 Vesterinen, 2009, s. 91-95
 72 Vesterinen, 2009, s. 98-101
 73 Saarinen, 1998, s. 28
 74 Vesterinen, 2009, s. 101
 75 Saarinen, 1998, s. 28
 76 Vesterinen, 2009, s. 116-118 ja 130-133
 77 ABC
 78 Vesterinen, 2009, s. 80
 79 Kunnas, 1985, s. 129
 80 Vesterinen, 2009, s. 14-15

81 Kunnas, 1985, s. 129-131
 82 Schildt & Binham, 1994, s. 157
 83 Schultz, 1929
 84 Pyrhönen, 1926
 85 Kunnas, 1985, s. 131
 86 Kunnas, 1985, s. 134
 87 Kunnas, 1985, s. 131-133
 88 Liuttunen, Toivola & Säilynoja, 2018, s. 74-76
 89 Viitaniemi & Mäkelä, 1978, s. 501-506
 90 Suomalainen Shell O.Y:n autohuoltoasemia, 1934
 91 Auer & Sario, 1986, s. 38
 92 Liuttunen ym., 2018, s. 74-76
 93 Meurman, 1929a; Meurman, 1929b
 94 Meurman, 1933
 95 Mäkäraainen, 2018
 96 Auer & Sario, 1986, s.37
 97 Kunnas, 1985, s. 133-135 ; Vesterinen, 2009, s.166-167
 98 Wilson, 2012, s. 53
 99 Vesterinen, 2009, s. 17
 100 Standertskjöld, 2008, s. 29
 101 Standertskjöld, 2008, s. 29
 102 Kunnas, 1985, s. 137
 103 Wilson, 2012, s.210
 104 Johansson, Lahti & Paatero, 2010, s. 174
 105 Aarnio, 2016, s.84-91
 106 Suomalainen Shell O.Y:n autohuoltoasemia, 1934
 107 Harju, 2020, s.37-43
 108 Bell ym., 1980
 109 Kunnas, 1985, s. 140
 110 Ajanmukainen autohuoltoasema, 1935
 111 Alifrosti & Vehmas, 2002, s.98-99

112 Meikle, 1979, s. 125
 113 Meikle, 1979, s. 125
 114 Liebs, 1985, s. 105-106
 115 Meikle, 1979, s. 125
 116 Meikle, 1979, s. 125
 117 Liebs, 1985, s.106–107
 118 Vesterinen, 2009, s. 139–141
 119 National Park Service
 120 Liebs, 1985, s. 105
 121 Lindth, 1998, s.16
 122 Ropponen, 2010
 123 Esso Dealer-lehdet, 1951, 1 -1960, 4
 124 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981; Mobilian e-kokoelma, Teboil ; Rönköharju, August Albert, 4:7 TB autohuoltoasema (Kauppatori), Oulun maakunta-arkisto ; Marin, 2005
 125 Esso Dealer-lehdet, 1951, 1 -1960, 4
 126 Petäjä ym., 1959, s.96-97
 127 Vesterinen, 2009, s. 56
 128 Ilonen & Ilonen, 1966
 129 Riihelä, 1968
 130 Vesterinen, 2009, s. 55
 131 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 66
 132 Teivas, 2006, s. 70
 133 Isosaari, 2012
 134 Varpula, 2019
 135 Kivilaakso, 2014 ; Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
 136 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
 137 Hakkarainen, 1997
 138 Pyykkö, 2020 ; Turun kaupunki, Päätöspöytäkirja, 2020
 139 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 55
 140 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 84
 141 Hautajärvi, 2014, s. 282–283

142 Mobilian e-kokoelma, Neste
 143 Teittinen, 1994
 144 Aaltonen & Aaltonen, 1987a ; Aaltonen & Aaltonen, 1987b
 145 Aaltonen & Aaltonen, 1991
 146 Ajan arkkitehdit
 147 Kolehmainen, 2010, s.14; Vesterinen, 2009, s. 118
 148 Teboil Rajahovi, 1996
 149 Ilonen, 2001
 150 Pyykkönen, 2000
 151 Aunila, 2012
 152 Van Bolderen, 2020
 153 Oulun kaupunki, Huoltoasemien sijoitussuunnitelma, 1993, s. 3
 154 ABC
 155 Mähönen & Oravainen, 2018
 156 Tolonen, 2018, s. 65
 157 Kunnas, 1985, s. 126
 158 Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma, 2013
 159 Palomäki, 1995
 160 Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma, 2013
 161 Aarnio, 2016, s. 164
 162 STT, 1997 ; Vesterinen, 2009, s.125
 163 Museovirasto, kulttuuriympäristön palveluikkuna
 164 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
 165 Nobel-Standardin uusi huoltoasema, 1935
 166 Helsingin kaupunki, asemakaavan muutoksen selostus, 2010
 167 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981; Lindh, 1997, s. 23
 168 Helsingin kaupunki, asemakaavan muutos, 1999
 169 Helsingin kaupunki, Isonäva: asemakaavan muutoksen selostus, 2009; Ilvessalo, 2020, s. 15
 170 Ilvessalo, 2020, s. 107
 171 Ahola ym., 2009, s. 48
 172 Jokioisten kunta, Keskustan asemakaavan muutos, 2018

173 Seo Monttu Jokioinen
 174 Ahmas, 1992, s. 89
 175 Vesterinen, 2009, s. 18
 176 Kokkolan kaupunki, asemakaava, 1988
 177 Kokkola/Karleby, Kansallinen kaupunkipuisto, Tähtikohteet
 178 Happy Drivers
 179 Ahmas, 1992, s. 70
 180 Kokkolan kaupunki, asemakaavan muutos, 1995
 181 Teboil, Myydään kiinteistö Kokkolassa
 182 Kouvolan kaupunki, Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan liite 8, 2017
 183 Kouvolan kaupunki, Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan kaavaselostus, 2020
 184 Marin, 2005
 185 Jääskeläinen, 2009
 186 Kuopion kaupunki, asemakaavan muutoksen selostusluonnos, 2020
 187 Niskanen, 2000, s. 41 ; Lahden kaupunki, asemakaavan muutos, 1984
 188 Alifrosti & Vehmas, 2002, s.99
 189 Alifrosti & Vehmas, 2002, s. 521
 190 Laitilan kaupunki, asemakaavan muutos, 2010
 191 Alifrosti & Vehmas, 2002, s. 536
 192 Pietarsaaren kaupunki, asemakaavan muutoksen selostus, 1989
 193 Black Sheep Pub & Terrace
 194 Ahola & Savonlinnan kaupunki, Kulttuuriympäristöselvitys, 2017, s. 54
 195 Ahola & Savonlinnan kaupunki, Punkaharjun keskustaajama asemakaavan muutos ja laajennus, selostus, 2020, s. 111
 196 Heiskanen & Sastamalan kaupunki, Vammalan asemaseudun kulttuurimaisemainto, 2017, s.57-58
 197 Sastamalan kaupunki, Asemanseudun asemakaavanmuutos luonnos, 2019
 198 Leskinen & Jaakola, 1998, s.174
 199 Tampereen kaupunki, asemakaavan muutos, 2010
 200 Leskinen & Jaakola, 1998, s.174
 201 Tampereen kaupunki, asemakaavan muutos, 2009
 202 Museovirasto, 2009

203 Turun kaupunki, asemakaavan muutos, 1999
 204 Museovirasto, 2009
 205 Turun kaupunki, asemakaavan muutos, 1998
 206 Museovirasto, 2009
 207 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
 208 Tuohimaa, 1994
 209 Helsingin kaupunki, asemakaavan muutos, 1982
 210 Auer & Sario, 1986, s.67
 211 Helsingin kaupunki, asemakaavan muutos, 1988
 212 Kainuun liitto, & Kainuun elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2019, s. 19; Hyrynsalmen kunta, rakennuskaavan muutos ja laajennus 1982
 213 Karjalainen, 2014
 214 Ramboll & Jämsän kaupunki, Jämsän taajamaosayleiskaava liite 8A, 2018
 215 Kosken Tl kunta, Keskustaajaman osayleiskaava liite 4C, 2016
 216 Valtonen & Porvoon kaupunki, 2014, s. 104
 217 Porvoon kaupunki, asemakaavan muutos, 1981
 218 Porvoon kaupunki, Kaupunkikehityslautakunta, 2021
 219 Teboil, Myydään kiinteistä Porvoossa
 220 Uusia Esso-huoltoasemia, 1956
 221 Janakkalan kunta, 2021
 222 Visapää, 2020
 223 Dahlbacka ym., 2001, s. 484
 224 Kerolan auto
 225 Kalajoen karttapalvelu
 226 Taajenevaa Esso-huoltoa, 1957
 227 Ruissalo, 2019
 228 Ojalahti, 1995
 229 Teivas, 2006, s. 49
 230 Lempäälän kunta, asemakaavan muutos, 1988
 231 Ruissalo, 2019
 232 Sederlöf, 1954

233 TJP Myllyniemi-Neste Punkalaidun
234 Ahola & Nokian kaupunki, Keskustan osayleiskaava kulttuuriympäristöselvitys, 2010 ; Nokian kaupunki, asemakaavan muutoksen selvitys, 1989
235 Kemin karttapalvelu
236 Teboil Pietarsaari Jakobstad, 2015
237 Mobilian e-kokoelma, Teboil
238 Pietarsaaren kaupunki, asemakaavan muutos, 1974
239 Ahola & Savonlinnan kaupunki, Savonlinnan keskustaajaman strateginen yleiskaava: Modernismin ajan rakennusperintö. 2019
240 Heikura, 2021
241 Teboil, Vuokrataan huoltamorakennus Savonlinnasta
242 Teboil, Turku Kaskentie automaattiasema
243 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
244 Lies-Alho & Lavonius, 1991, s. 47
245 Pyykkönen, 2000
246 Hautajärvi, Heikonen, Kulmala & Tuomi, 2021, s. 89
247 Kunnas, 1985, s. 139

248 Helsingin kaupunki, Kantakaupungin huoltoasemaselvitys, 1981
249 Vesterinen, 2009, s. 126
250 Pyykkönen, 2002
251 Uutisrakennuksia Helsingissä, 1939
252 Arkkitehtuurimuseon arkkitehtiesittely
253 Hackzell & Toppari, 1997, s. 102
254 Kiipula, 2002
255 Arkkitehtipalvelu.fi, 2020
256 Arkkitehtitoimisto Jorma Teppo Oy, 2012
257 Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus, Pohjois-Pohjanmaa, 2012
258 Rönkönharju, August Albert, 4:7 TB autohuoltoasema (Kauppatori), Oulun maakunta-arkisto
259 Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus, Pohjois-Pohjanmaa, 2012
260 Vänskä, 2019
261 Tervo, 2008, s. 119
262 Heikura, 2021
263 Traficom, 2020 ; Motiva, 2020

LÄHDELUETTELO

KIRJALLISET LÄHTEET

- Aarnio, S. (2016). *Funkis Karjalassa. 1.* Pohjois-Karjalan historiallinen yhdistys.
- Ahmas, K. (1992). *Kokkolan rakennuskulttuuria ja kulttuurimaisemia: inventointi vv. 1983-1991= Byggnadskultur och kulturlandskap i Karleby : inventering åren 1983-1991.* Kokkolan kaupunki.
- Ahola, T., Koivula, P., Koskiahde, A. & Murtonen, M. (2009). *Jokioinen: Jokioisten kunnan rakennusinventointi.* Hämeen ympäristökeskus.
- Alifrosti, K. & Vehmas, J. (2002). *Laitila 1900-luvulla.* Laitilan kaupunki.
- Auer, J. & Sario, J. (1986). *75 vuotta Shellistä : kertomus uranuurtajasta maamme öljynhuollon vaiheissa.* Shell.
- Dahlbacka, C., Arilehto, K., Eriks, S., Kurikka, A. & Kainu, M. (2001). *Kotiseutumme Alavieska - Kalajoki -Ylivieska 2000-2001.* Botnia-foto.
- Eronen, S. K. J., Liimatainen, K., Lilja, E., Partanen, S. J., Piilonen, T., Piltz, M., Pönni, K., & Siukosaari, A. (2000). *Mobilia 2000 : matkalla jossain Suomessa.* Mobilia.
- Esso. (2000). *Oy Esso ab 80 vuotta.* Esso.
- Hackzell, K. & Toppari, K. (1997). *Töölöntullin molemmin puolin.* Helsingin sanomat.
- Hautajärvi, H., Heikonen, J., Kulmala, P. & Tuomi, T. (toim.) (2021). *Kenen kaupunki? : Helsingin kaupunkisuunnittelu ja kulttuuriympäristö*

törmäyskurssilla. Docomomo Suomi-Finland, ICOMOSin Suomen osasto, Rakennustaiteen Seura & Rakennusperintö-SAFA.

- Helsingin kaupunki. (1981). *Kantakaupungin huoltoasemaselvitys.* Helsingin kaupunki.
- Johansson, E., Lahti, J. & Paatero, K. (2010). *Aarne Ervi - tilaa ihmiselle : Architect Aarne Ervi 1910-1977.* Suomen rakennustaiteen museo.
- Kainuun liitto, & Kainuun elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2018). *Kainuun maakunnallisesti arvokkaat rakennushistorialliset kohteet.* Kainuun liitto.
- Karvonen, P. J., Telakorpi, M., Suensaari, P., Westerback, R., & Kajanti, C. (toim.) (1949). *Autokäsikirja.* Kirjamies.
- Kivilaakso, A.(2014). Kun Helsinkiin rakennettiin city : keskustan vuosina 1945-1990 valmistuneet liikerakennukset. Helsingin kaupunginmuseo.
- Kunnas, V. (1985). *Bensiiniasema-arkkitehtuuria 1920- ja 1930-luvun Helsingissä.* Teoksessa Rönkkö, M. & Tikkala, K. (toim.), Narinkka (s. 126-145). Helsingin kaupunginmuseo.
- Leskinen, M. & Jaakola, J.(1998). *Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998.* Tampereen kaupungin ympäristötoimi, kaavoitusyksikkö.
- Liebs, C. H. (1985). *Main street to miracle mile : American roadside architecture.* Little, Brown and Co.
- Lies-Alho, E. & Lavonius, I. (1991). *Kuusikymmentä öljytippaa : Unionin historiikki 1931-1991.* Union-öljy.
- Lindh, T. (1998). *Haagan rakennukset ja arvotus.* Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

- Liuttunen, A., Toivola, I., & Säilynoja, S. (2018). *Kadonneet kaunottaret : Tampereen rakennushistoriaa*. Tampereen museot.
- Meikle, J. L. (1979). *Twentieth century limited : industrial design in America 1925-1939*. Temple University Press.
- Mobilia auto- ja tiemuseo, Levä, K. & Toivo, R. (toim.) (1998). *100 vuotta ratin takana : Mobilia 1998*. Mobilia auto- ja tiemuseo.
- Moisala, U. E. (1983). *Auto Suomessa: Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Autoalan Keskusliitto ry.
- Niskanen, R. (2000). *Selvitys Lahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista*. Lahden kaupunginmuseo.
- Oulun kaupunki. (1993). *Huoltoasemien Sijoitussuunnitelma 1993*. Oulu: Oulun kaupunki.
- Perko, J., Skogström, V. & Vuoristo, K. (1977). *Suomen teiden historia. 2, Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle*. Tie- ja vesirakennushallitus : Suomen tieyhdistys.
- Petäjä, K., Ervi, A., & Paatela, V. (1959). *Suomen liike-elämän arkkitehtuuria = Merkantil arkitektur i Finland = Business architecture in Finland*. Suomen arkkitehtiliitto.
- Saari, S. (2019). *Bensiinipylvästä polttoainemittariin : polttoaineen jakelulaitteet Suomessa 1910-60-luvuilla*. Alfamer.
- Saari, P. (1998). *Ei ainoastaan bensiinistä : huoltamokaupan uudet haasteet*. Kuluttajatutkimuskeskus.
- Schildt, G. & Binham, T. (1994). *Alvar Aalto : a life's work : architecture, design and art*. Otava.
- Silén, J. (2019). *SEO: 40 vuotta suomalaisten asialla*. Suomalainen Energiaosuuskunta SEO.
- Standertskjöld, E. (2008). *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet : 1930-1950*. Rakennustieto.
- Suomen rakennustaiteen museo, Bell, A., Forselles, C. a., Keinänen, T., Mikkola, K., Norri, M., ...Tabermann, J. (1980). *Funkis : Suomi nykyaikaa etsimässä* (2. korj. p. ed.). Suomen rakennustaiteen museo.
- Teivas, E. (2006). *Teiden varsilla ja vesireiteillä : Lempäälän kulttuuriympäristöohjelma*. Lempäälän kunta.
- Tervo, K. (2008). *Sotkamo - Kainuun etelä : Sotkamon kulttuuriympäristöohjelma*. Kainuun ympäristökeskus.
- Toivonen, M. (1998). *Kesölin tarina : 1949-1996*. Neste markkinointi, liikennepalvelu.
- Vesterinen, J. (2009). *Huoltoasemakirja*. Alfamer.
- Vieyra, D. I., & Fitch, J. M. (1979). "Fill'er up" : an architectural history of America's gas stations. Macmillan.
- Viitaniemi, M. & Mäkelä, A. (1978). *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Linja-autoliitto.

OPINNÄYTTEET

- Harju, T. (2020). *Porvoon tori - tori joka muutti kasvonsa: Toriympäristön historiaselvitys* [Pro-gradututkielma, Helsingin yliopisto]. Noudettu 29.07.2021 osoitteesta: https://www.porvoo.fi/library/files/5ec388cfed6b9750dc000171/540_Selvitys_3_Porvoon_tori_historia_1-55.pdf

- Hautajärvi, H. (2014). *Autiotuvista lomakaupunkeihin: Lapin matkailun arkkitehtuurihistoriaa* [väitöskirja, Aalto-yliopiston taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu]. Aaltodoc. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-3715-8>
- Ilvessalo, E. (2020). *Etelä-Haagan Shell – Rakennushistoriaselvitys ja tietomalli* [diplomityö, Aalto-yliopisto]. Aaltodoc. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202101111154>
- Kolehmainen, R. (2010). *E18 Suomenselän palvelualue* [diplomityö, Tampere University of Technology]. Trepo. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ttt-201101281019>
- Tolonen, M. (2018). *Arvottaminen rakennusperinnön hoidossa* [diplomityö, Oulun yliopisto]. Jultika. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-201805312001>
- Wilson, O. (2012). *Raffinerade rum : bensinstationer och precisionskultur i Sverige 1926-1956* [väitöskirja, Uppsala universitet] Nordiska museets förlag.

AIKAKAUSILEHDET

- Aaltonen, M. & Aaltonen, L. (1987a). Shell-Hirvaskangas: polttoainejakamo ja kahvila-ravintola, Äänekoski. *Arkkitehti*, 84 (4), 74-76.
- Aaltonen, M. & Aaltonen, L. (1987b). Shell-Liljendal : polttoainejakamo ja kahvila-ravintola, Liljendal. *Arkkitehti*, 84 (4), 70-73.
- Aaltonen, M. & Aaltonen, L. (1991). Shell-Jämsä, polttoainejakamo ja kahvila-ravintola, Kaukialantie, Jämsä. *Arkkitehti*, 88 (4), 82-85.
- Ajanmukainen autohuoltoasema (1935). *Liikemaailma*, (11), 430.

- Esso Dealer, 1951 lehden numero 1-1960 lehden numero 4.
- Ilonen, J. (2001). Terästä telakan laidalla: Ravintola Oasis, bensiiniasema, vierasvenesataman huoltotilat. *Arkkitehti*, 98 (2), 72-75.
- Ilonen, P. & Ilonen, A. (1966). Teräsrunko tyyppihuoltoaseman rakenteellisen kehittelyn pohjana. *Arkkitehti*, 46 (1), 9-12.
- Isosaari, K. (2012). Taakse jäänyttä tulevaisuutta. *Rakennusmaailma*, (6), 96-102.
- Jääskeläinen, L. (2009). KHO:n päätöksiä. *Rakennettu Ympäristö*, , 83-85.
- Nobel-Standardin uusi huoltoasema. (1935). *Liikemaailma*, (8), 264.
- Riihelä, P. (1968). Oy Esso Ab Teollisuuskadun jakeluasema Helsinki: *Arkkitehti*, 48 (1), 60.
- Sederlöf, L. (1954). Varokaa liikoja veroja!. *Esso Dealer*, 4 (1), 3.
- Suomalainen Shell O.Y:n autohuoltoasemia. (1934), *Arkkitehti*, 5., 68-69.
- Taajenevaa Esso-huoltoa. (1957). *Esso Dealer*, 7 (6), 17.
- Teboil Rajahovi. (1996). *Arkkitehti*, (4), 46-49.
- Teittinen, A. (1994). Huoltoasemat kuluttamisena ja kulttuuris-esteettisenä ilmiönä. *Yhteiskuntasuunnittelu*, 32 (1), 14-26.
- Uusia Esso-huoltoasemia. (1956). *Esso Dealer*, 6 (11-12), 4.
- Uutisrakennuksia Helsingissä. (1939). *Arkkitehti*, (2), 6.

SANOMALEHDET

- Hakkarainen, K. (6.3.1997). Neste sulki bensahanat Uudenmaankadulla. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 1.8.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003605236.html>
- Heikura, M. (21.1.2021). Teboilin huoltoasema puretaan. *Sotkamo-Lehti*. Noudettu 22.8.2021 osoitteesta:

- <https://www.sotkamolehti.fi/artikkeli/teboilin-huoltoasema-puretaan-194511139/>
- Karjalainen, H. (4.5.2014). Suomen vanhin löytyy Jämsästä. *Keskisuomalainen*. Noudettu 22.8.2021 osoitteesta: <https://www.ksml.fi/teemat/2628932>
- Kiipula, R. (6.2.2002). Reimarin purku aloitettiin Jyväskylässä. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 27.7.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000004029950.html>
- Ojalahti, J. (6.4.1995). Lempäälän funkkis-Esso onkin liikennehistorian muistomerkki. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 27.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003422898.html>
- Palomäki, P. (6.8.1995). Museovirasto vaatii Hyvinkään aidon funkishuoltamon suojelua McDonald's-ketju kiinnostui vanhasta funkkistyylistä bensa-asemasta. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 27.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003410003.html>
- Pyykkö, R. (26.9.2020). Juhani Kantola on käynyt aamukahvilla Kansankadun parlamentissa yli 50 vuotta – pieni huoltoasema kerrostalon alakerrassa on kummajainen, jolle povattiin loppua jo vuosikymmeniä sitten. *Lapin Kansa*. Noudettu 20.8.2021 osoitteesta: <https://www.lapinkansa.fi/juhani-kantola-on-kaynyt-aamukahvilla-kansankadun/2934351>
- Pyykkönen, A. (18.1.2000). Helsingin Hietalahteen uusi huoltoasema. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 20.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003856304.html>
- Pyykkönen, A. (28.11.2002). Hämeentien Teboilin suojelu vastatulessa kaupunginhallituksessa. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 27.7.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003929976.html>
- Ropponen, J. (27.10.2010). Ylijohtaja Pentti Reikko. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 31.7.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/ihtiset/art-2000004765275.html>
- Ruissalo, P. (17.3.2019). Lempäälän legendaarisesta vanhasta Funkkis-Essosta tulee nuorisopaja. *Tamperelainen*. Noudettu 31.7.2021 osoitteesta: <https://www.tamperelainen.fi/paikalliset/1386318>
- STT (4.3.1997). Nurmeksen Esso pistettiin purkukieltoon. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 15.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003604618.html>
- Tuohimaa, P. (22.10.1994). Reijolankadun funkishuoltamo muuttuu rock'n roll -hampurilaispaikaksi. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 20.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003376636.html>
- Varpula, S. (6.3.2019). Muovisesta huoltoasemasta piti tulla kansainvälinen Suomi-hitti: Yksi futuristinen 1970-luvun huoltamo on yhä pystyssä Vantaalla. *Helsingin Sanomat*. Noudettu 19.3.2021 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000006025178.html>
- Visapää, V. (22.9.2020). Rapistuva Esson huoltoasema häiritsee Turengin katukuvaa – kunta lupaa ryhtyä toimenpiteisiin. *Janakkalan Sanomat*. Noudettu 31.7.2021 osoitteesta: <https://www.janakkalansanomat.fi/uutiset/art-2000006703869.html>

Vänskä, K. (10.6.2019). Teboilin rakennus puretaan - Funkkisirakennuksen katoaminen harmittaa kotiseutuneuvosta: "Moni muukin vanha rakennus Kuusamossa rapistuu, kun ne jätetään oman onnensa nojaan". *Koillissanomat*. Noudettu 18.4.2021 osoitteesta: <https://www.koillissanomat.fi/teboilin-rakennus-puretaan-funkkisirakennuksen-kato/483180>

ELEKTRONISET LÄHTEET

ABC (julkaisuaika tuntematon). *Tietoa ABC:sta*. Noudettu 10.9.2021 osoitteesta: <https://www.abcasemat.fi/fi/h/abc-ketju/tietoa-abc-sta>

Ajan arkkitehdit. (julkaisuaika tuntematon). *Linnatuuli*. Noudettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.ajan.fi/linnatuuli/>

Arkkitehtipalvelu.fi, Ajankohtaista. (18.11.2020). *Jyväskylän ensimmäinen hybridihanke Reimari haastoi tekijänsä*. Noudettu 21.7.2021 osoitteesta: <https://www.arkkitehtipalvelu.fi/ajankohtaista/Jyvaskylan-ensimmainen-hybridihanke-Reimari-haastoi-tekijansa--62.html>

Arkkitehtitoimisto JormaTeppo Oy. (2012). *Oulun torinrannan kaavoitushistoriaselvitys*. Noudettu 22.8.2021 osoitteesta: <https://docplayer.fi/154614492-Oulun-torinrannan-kaavoitushistoriaselvitys-arkkitehtitoimisto-jormateppo-oy.html>

Arkkitehtuurimuseo. (julkaisuaika tuntematon). *Gösta Juslén*. Noudettu 22.8.2021 osoitteesta: <https://www.mfa.fi/kokoelmat/arkkitehdit/gosta-juslen/>

Black Sheep Pub & Terrace. Facebook-sivut. Noudettu 14.9.2021 osoitteesta: <https://fi-fi.facebook.com/pubblacksheep>

Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus, Pohjois-Pohjonmaa. (2012). *Oulun kaupunki yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, Oulu, Kauppatori*. Päätös Dnro POPELY/185/07.00/2012. Noudettu 22.8.2021 osoitteesta: https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/YSLn_kertaluonteisen_toiminnan_ilmoitusmenettely/Ilmoituspaatokset/Pilaantuneet_maaalueet?f=PohjoisPohjanmaa_ELYkeskus

Happy Drivers. (julkaisuaika tuntematon). Noudettu 26.8.2021 osoitteesta <http://www.happydrivers.fi/>

Hyvinkään kaupunki. (2013) *Hyvinkään keskustataajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma*. Noudettu 16.3.2021 osoitteesta: https://www.hyvinkaa.fi/globalassets/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kulttuuriympariston-hoitosuunnitelma/raporttipohja_viimeisin_24.10.2013_pieni.pdf

Janakkala, uutiset (16.6.2021). *Aloite asemakaavan muutoksesta Turengin vanhan Esson alueelle hyväksyttiin kunnanhallituksessa*. Noudettu 31.7.2021 osoitteesta <https://www.janakkala.fi/omat-uutiset/ajankohtaista/aloite-asebakaavan-muutoksesta-turengin-vanhan-esson-alueelle-hyvakysyttiin-kunnanhallituksessa/>

Kalajoen karttapalvelu. (julkaisuaika tuntematon). Noudettu 12.9.2021 osoitteesta: <https://kartta.jict.fi/infogis-pvp/index.php?link=gRXbcjWl0>

Kemin karttapalvelu. (julkaisuaika tuntematon) *Rakennuksen 102268036W tiedot*. Noudettu 12.9.2021 osoitteesta:

<https://kartta.kemi.fi/?link=KoMe4>

Kerolan auto. (julkaisuaika tuntematon). Noudettu 12.9.2021 osoitteesta:

<http://www.kerolanauto.fi/>

Kokkola/Karleby, Kansallinen kaupunkipuisto, Tähtikohteet. (julkaisuaika tuntematon). *Kerroksellista arkkitehtuuria ja*

kaupunkisuunnittelua. Noudettu 16.8.2021 osoitteesta:

<https://www.kokkola.fi/asuminen-ja-ymparisto/puistot-ja-luonto/kansallinen-kaupunkipuisto/tahtikohteet/kerroksellista-arkkitehtuuria-ja-kaupunkisuunnittelua/>

Kuopion kaupunki. (2020). *Vanhat asemakaavamerkinnot*. Noudettu 6.3.2021 osoitteesta:

https://www.kuopio.fi/documents/7369547/7450882/Asemakaa_vamerkinnot.pdf/7563a3d3-49be-42fc-9e4a-6f51826ffdd9

Lehtonen, M., & Lybeck, M. (2012). *Helsingin kaupunginsuunnitteluviraston Liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2012: 2: Helsingin jakeluasemaselvitys*. Helsingin kaupunki. Noudettu 16.3.2021 osoitteesta:

<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/1d/1dee25fb178c2e2dc6bb537db9a9b3818e05847f.pdf>

Lindth, T. (1997). *Tennispalatsin rakennushistoriallinen selvitys*. Noudettu 13.9.2021 osoitteesta:

https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=106987&tyyppi=pdf&kansio_id=91

Maanmittauslaitos Paikkatietoikkuna. Osoitteessa:

<https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/>

Marin, M. (2005). *Rakennusinventointi Kuopio Niirala*. Noudettu 16.3.2021

osoitteesta: <http://publish.kuopio.fi/kokous/2020658337-3-7.PDF>

Mobilian e-kokoelma, Neste. (julkaisuaika tuntematon). Union-huoltamo (Ne-Valokuva-2309) kuvan aiheteksti. Noudettu 12.9.2021.

Mobilian e-kokoelma, Teboil. (julkaisuaika tuntematon). Pietarsaaren TB-huoltamo (TB - Valokuva – 898) kuvan aiheteksti. Noudettu 12.9.2021.

Motiva. (29.7.2021). *Sähköauton lataustekniikka ja turvallisuus*. Noudettu 11.7.2021 osoitteesta:

https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viisaasti/valitse_auto_viisaasti/autotyyppi/sahkoauton_lataustekniikka_ja_turvallisuus

Museovirasto, Kulttuuriympäristön palveluikkuna. (julkaisuaika tuntematon)

Nurmes, Esson huoltoasema. Noudettu 27.7.2021 osoitteesta:

<https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=130.201477>

Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.

(2009) *Turun linja-autoasema ympäristöineen*. Noudettu 24.3.2021 osoitteesta:

http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4778

Mähönen, E., & Oravainen, H. (2018). *Kauppojen aukioloaikojen vapauttaminen ja pienyrittäjien asema kauppakeskuksissa: Jälkikäteisarvio lakimuutoksen vaikutuksista*. Työ- ja elinkeinoministeriö.

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-328-3>

National Park Service. (julkaisuaika tuntematon). *National Register of Historic Places Program, Esso Standard Oil Service Station*. Noudettu 1.8.2021 osoitteesta: <https://www.nps.gov/nr/feature/places/15000287.htm>

Porvoon kaupunki, Kaupunkikehityslautakunta. (2021). *Kaupunkikehityslautakunnan pöytäkirja § 46: Suunnitteluvaraus kortteli 19 keskusta*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta: <http://porvoo01.oncloudos.com/kokous/202111658-9.PDF>

Seo Monttu Jokioinen. (julkaisuaika tuntematon). Noudettu 14.9.2021 osoitteesta: <https://seo-monttu-jokioinen.business.site/>

Teboil. (julkaisuaika tuntematon). *Myydään kiinteistö Kokkolassa*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta: <https://www.teboil.fi/yhtio/myydaanvuokrataan-liiketila/196-myydaan-kiinteisto-kokkolassa/>

Teboil. (julkaisuaika tuntematon) *Myydään kiinteistö Porvoossa*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta: <https://www.teboil.fi/yhtio/myydaanvuokrataan-liiketila/myydaan-kiinteisto-porvoossa--commercial-space-for-sale/>

Teboil. (julkaisuaika tuntematon). *Turku Kaskentie automaattiasema*. Noudettu 14.9.2021 osoitteesta: <https://www.teboil.fi/asemaverkosto/turku/turku-kaskentie/>

Teboil. (julkaisuaika tuntematon) *Vuokrataan huoltamorakennus Savonlinnasta*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta: <https://www.teboil.fi/yhtio/myydaanvuokrataan-liiketila/264-vuokrataan-huoltamorakennus-savonlinnasta/>

Teboil Pietarsaari Jakobstad. (2015). Facebook-päivitys 1.5.2015. Noudettu 12.9.2021 osoitteesta: https://m.facebook.com/tbjepis/?locale2=fi_FI&__nodl&refsrc=deprecated&ref=external%3Awww.google.com&_rdr

Tie- ja vesirakennuslaitos. (1988). *Tien käyttäjiä palvelevat alueet: Huoltoasemat*. Noudettu 23.3.2021 osoitteesta: <https://julkaisut.vayla.fi/thohje/pdf2/huoltoasemat.pdf>

Tilastokeskus. (2021). Tilastokeskuksen PxWeb tietokannat: 11ib -- Rekisterissä olleiden ajoneuvojen lukumäärä (ml. Ahvenanmaa), 1922-2020. (Muuttujiksi valittuna kaikki autot kaikkina vuosina) Noudettu 21.3.2021 osoitteesta: https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_lii_mkan/statfin_mkan_pxt_11ib.px/chart/chartViewColumn/

TJP Myllyniemi-Neste Punkalaidun. (julkaisuaika tuntematon). Noudettu 14.9.2021 osoitteesta: <https://myllyniemet.fi/>

Traficom. (15.06.2021). *Sähköauto*. Noudettu 11.7.2021 osoitteesta: <https://www.traficom.fi/fi/ajavaihtoehtoa/sahkoauto>

Turun kaupunki (2020) *Päätöspöytäkirja 18.2.2020*. Noudettu 13.4.2021 osoitteesta: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//pima_yliopist_0nkatu_6_2020.pdf

Valtonen, E. & Porvoon kaupunki. (2014). *Porvoon empirekeskustan inventointi*. Noudettu 16.3.2021 osoitteesta: <https://docplayer.fi/7157650-Porvoon-kaupunki-kaupunkisuunnitteluosasto-arkkitehtiharjoittelija-emma-valtonen-kesa-2014-porvoon-empirekeskustan-inventointi-2014-2.html>

Van Bolderen, W. (13.7.2020). *Matkailukeskus Niemenharju*. Puuinfo. Noudettu 1.8.2021 osoitteesta: <https://puuinfo.fi/arkkitehtuuri/julkiset-rakennukset/matkailukeskus-niemenharju/>

Ympäristöministeriö. (2000). *Opas 12, Asemakaavamerkinnot- ja määräykset*. Noudettu 9.3.2021 osoitteesta: https://www.ymparisto.fi/fi-elinymparisto_ja_kaavoitus/maankayton_suunnittelu_jarjestelm_a/asemakaavoitus

KAAVAT JA KAAVALIITTEET

Ahola, T. & Nokian kaupunki. (2010). *Nokian kaupunki: keskustan osayleiskaava: kulttuuriympäristöselvitys*. Noudettu 23.8.2021 osoitteesta: <https://www.nokiankaupunki.fi/wp-content/uploads/2019/01/Kulttuuriymparistosiselvitys-Keskustan-osayleiskaava.pdf>

Ahola, T. & Savonlinnan kaupunki. (2017). *Punkaharjun keskustaajaman asemakaavan ajantasaistaminen, Kulttuuriympäristöselvitys, B-osa*. Noudettu 06.9.2021 osoitteesta: https://www.savonlinna.fi/wp-content/uploads/2021/04/16481-TL20200211-Punkaharjun_keskustaajama-LIITE-06-Kulttuuriymparistosiselvitys_osa-B.pdf

Ahola, T. & Savonlinnan kaupunki. (2019). *Savonlinnan keskustaajaman strateginen yleiskaava: Modernismin ajan rakennusperintö*. Noudettu 23.8.2021 osoitteesta: [\[Kaavasielustus_liite_3_SLN_Modernin_rakennusperinnon_selvitys.pdf\]\(#\)](https://www.savonlinna.fi/wp-content/uploads/2021/04/16158-</p></div><div data-bbox=)

Ahola, T. & Savonlinnan kaupunki. (2020). *Punkaharjun keskustaajaman asemakaavan muutos ja laajennus, selostus*. Noudettu 23.8.2021 osoitteesta: https://www.savonlinna.fi/wp-content/uploads/2021/07/Punkaharjun-keskustaajama-OSITTAIN-VOIMAAN_SELOSTUS.pdf

Heiskanen, J. & Sastamalan kaupunki. (2017). *Vammalan asemanseudun kulttuuriympäristöinventointi*. Noudettu 16.3.2021 osoitteesta: https://www.sastamala.fi/sastamala/liitetiedostot/ editori_materia ali/34692.pdf?name=A_007_Vammalan_ asemanseudun_ akm_s elostuksen_liitteet_1_8

Helsingin kaupunki. (1999). *Kaavamuuos, 4. kaupunginosa, Kampi: Kortteli 215 a ja katualue*. Noudettu 16.8.2021 osoitteesta: <https://kartta.hel.fi/helshares/kaavapdf/10667.pdf>

Helsingin kaupunki. (2009). *Isoneva: Asemakaavan muutoksen selostus*. Noudettu 29.3.2021 osoitteesta: https://kartta.hel.fi/helshares/kaavasielustus/ak11938_selostus.pdf

Helsingin kaupunki. (2010). *Ravintolakoulu Perhon lisärakennus: Asemakaavan muutoksen selostus*. Noudettu 23.3.2021 osoitteesta: https://kartta.hel.fi/helshares/kaavasielustus/ak12007_selostus.pdf

Hyrynsalmen kunta. (1982). *Tiilitörnä (nyk. Istonniemi), rakennuskaavan muutos ja laajennus*. Noudettu 29.8.2021 osoitteesta: <https://www.hyrynsalmi.fi/images/Istonniemi.PDF>

Jokioisten kunta. (2018). *Keskustan asemakaavan muutos*. Noudettu 25.7.2021 osoitteesta:

<http://paikkatieto.sweco.fi/docs/jokioinen/kaavayhdistelma/liitteet/105.pdf>

- Kokkolan kaupunki. (1988). *Asemakaava 272 2/58 (1988)*. Noudettu 10.3.2021 osoitteesta:
<https://kartta.kokkola.fi/IMS/?layers=Kaavayhdistelm%C3%A4&lon=Vahvistetut%20asemakaavat&cp=7081819,23506054&z=0.25>
- Kokkolan kaupunki. (1995). *Asemakaavan muutos 272 1/71 (1995)*. Noudettu 10.3.2021 osoitteesta:
<https://kartta.kokkola.fi/IMS/?layers=Kaavayhdistelm%C3%A4&lon=Vahvistetut%20asemakaavat&cp=7081716,23506655&z=0.25>
- Kosken TI kunta. (2016). *Keskustaajaman osayleiskaava, Liite 4C*. Noudettu 23.8.2021 osoitteesta:
http://www.paikkatieto.airix.fi/tietopankki/koski/keskustaajama_oyk/liitteet/LIITE%204c_Rak-inventointi_Keskustaajama_kohdeluettelo_tark2017.pdf
- Kouvola kaupunki. (2017). *Kouvolaan ydinkeskustan osayleiskaava, Liite 8, Kouvolaan suojeltavat rakennukset*. Noudettu 23.3.2021 osoitteesta: https://www.kouvola.fi/wp-content/uploads/2019/01/YK_1_10_Ydinkeskustaoyk_Kaavaluonnos_Selostuksen_Liite_8_Suojeltavat_rakennukset_ja_ymparistot.pdf
- Kouvola kaupunki. (2020). *Kouvolaan ydinkeskustan osayleiskaavan kaavaselostus*. Noudettu 21.3.2021 osoitteesta:
https://www.kouvola.fi/wp-content/uploads/2020/02/YK1_10_Ydinkeskusta_OYK_kaavaehdotus_selostus_20200120.pdf

- Kuopion kaupunki. (2020). *Asemakaavan muutoksen selostusluonnos, Niiralan Teboil ja Kotkankallionkatu 12*. Noudettu 16.8.2021 osoitteesta:
<http://publish.kuopio.fi/kokous/2020658337-3-1.PDF>
- Lahden kaupunki. (1984). *Asemakaavan muutos : Keski-Lahti 1K 25T:T 3 ja 6, katu - ja puistoalueet, Loviisan Rautatie Oy:n pakkolunastusalueen osa*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta:
<https://kartta.lahti.fi/ims>
- Laitilan kaupunki. (2010). *Kaupunginosa 419, Laitila, Korttelien 17 ja 18 asemakaavanmuutos*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta:
https://opendatalounaistieto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/vakka_suomi_kaavamaaraykset/martero_2010_04_19_sel.pdf
- Nokian kaupunki. (1989). *Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 14 päivänä maaliskuuta 1989 päivättyä asemakaavakarttaa*. Noudettu 23.8.2021 osoitteesta:
https://paikkatietopalvelu.pirnet.fi/nokia_pub/Asemakaava_selostukset/2_32_selostus.pdf
- Pietarsaaren kaupunki. (1989). *Asemakaavan muutoksen selostus*. Noudettu 22.3.2021 osoitteesta:
https://karta.jakobstad.fi/images/kaavaselostukset/214_kaavaselostus.pdf
- Porvoon kaupunki. (1981). *Keskusta, 2. kaupunginosa kortteli 19, tontit 2,3,5 ja 6 sekä katualue, asemakaavan muutos*. Noudettu 26.8.2021 osoitteesta: https://kartta.porvoo.fi/kaava_pdf/AK-111_Keskusta.pdf

- Ramboll & Jämsän kaupunki. (2018). *Jämsän taajamaosayleiskaava: Liite 8A: Jämsän paikallisesti arvokkaiden kulttuurihistoriallisten kohteiden arvottaminen*. Noudettu 17.3.2021 osoitteesta: http://jamsantaajamaosayleiskaava.fi/wp-content/uploads/Liite8a_Paikallisesti_arvokkaiden_kulttuurihistoriallisten_kohteiden_arvottaminen.pdf
- Sastamalan kaupunki. (2019). *Asemanseudun asemakaavanmuutos luonnos*. Noudettu 19.3.2021 osoitteesta: https://www.sastamala.fi/sastamala/liitetiedostot/editori_materiaali/34688.pdf?name=A_007_Vammala_Asemanseudun_akm_kaavakarttaluonnos
- Tampereen kaupunki. (2010). *Asemakaavan muutos 8369* (2010). Noudettu 28.8.2021 osoitteesta: https://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8369/hyva_ksytyt/8369_kaava_101102.pdf
- Turun kaupunki. (1998) *Asemakaavan muutos 853 19/1998*. Noudettu 7.9.2021 osoitteesta: https://opaskartta.turku.fi/IMS/?layers=Kaavakartta&lon=Asema_kaavatiedot%20ja%20m%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ykset&cp=6705190,23459775&z=0.5
- Turun kaupunki. (1999). *Asemakaavan muutos 853 31/1999*. Noudettu 7.9.2021 osoitteesta: https://opaskartta.turku.fi/IMS/?layers=Kaavakartta&lon=Asema_kaavatiedot%20ja%20m%C3%A4%C3%A4r%C3%A4ykset&cp=6705190,23459775&z=0.5

LAIT JA ASETUKSET

- Asetus tulenarkojen nesteiden valmistuksesta, varastossapidosta, myynnistä ja kuljetuksesta*. (81/1924).
- Kauppa- ja teollisuusministeriön päätös vaarallisten kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista jakeluasemalla*. (415/1998). Annettu Helsingissä 9.6.1998.
- Valtioneuvoston asetus maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arvioinnista*. (214/2007) Annettu Helsingissä 1.3.2007.
- Valtioneuvoston asetus nestemäisten polttoaineiden jakeluasemien ympäristönsuojeluvaatimuksista*. (314/2020). Annettu Helsingissä 7.5.2020.

AUDIO

- Aunila, S. (2012). Jakso 7, *Onko ABC-arkkitehtuurilla tulevaisuutta?*. Yle. Noudettu 18.8.2021 osoitteesta: <https://areena.yle.fi/audio/1-1511578>
- Mäkräinen, J. (2018). *Huoltoasemien arkkitehtuuri on yhdenmukaistunut - arkkitehti kiinnostui, miltä Suomen bensikset näyttävät*. Yle. Noudettu 21.3.2021 osoitteesta: <https://areena.yle.fi/audio/1-4532246>

ARKISTOLÄHTEET

- Kansallisarkisto. Oulun maakunta-arkisto. Rönköharju, August Albert. 4:7 TB autohuoltoasema (Kauppatori)

PIIRUSTUKSET

- Meurman, O. (1929a). 5286 Bensiiniasema Viipurin Rautatietorille, julkisivut. Kansallisarkisto, Mikkelin maakunta-arkisto; Viipurin maistraatin arkisto; la Rakennuspiirustukset. Noudettu 9.4.2021 osoitteesta: <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=22790166>
- Meurman, O. (1929b). 5287 Bensiiniasema Viipurin Rautatietorille, pohjapiirros. Kansallisarkisto, Mikkelin maakunta-arkisto; Viipurin maistraatin arkisto; la Rakennuspiirustukset. Noudettu 9.4.2021 osoitteesta: <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=22790160>
- Meurman, O. (1933). 4819 Bensiiniasema. la:356. Noudettu 9.4.2021 osoitteesta: <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=22571508>
- Pyrhönen, A. (1926). 5283 Bensiinikioski Salakkalahden puistoon. Omistaja: Suomen Mineraaliöljy Oy. Kansallisarkisto, Mikkelin maakunta-arkisto, Viipurin maistraatin arkisto. Noudettu 5.8.2021 osoitteesta: <http://digi.narc.fi/digi/slistaus.ka?ay=208331>
- Schultz, K. S. (1929). 5285 Bensiiniasema. Kansallisarkisto, Mikkelin maakunta-arkisto, Viipurin maistraatin arkisto. Noudettu 5.8.2021 osoitteesta: <http://digi.narc.fi/digi/slistaus.ka?ay=208333>

KUVALÄHTEET

- Kuva 1. Oy Teboil Ab:n huoltoasema, Hämeentie 55. 2001. Hakli, Kari. Helsingin kaupungin museo. D1541. CC BY 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km002g82>
- Kuva 2. Oy Shell Ab:n jakeluasema Simonkatu. Tuntematon valokuvaaja. 1920-1930-luku. Helsingin kaupungin museo. CC BY 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005da>

Kuva 3. BP Superpesu. 1965–1970. Mobilia, Neste. NE-Valokuva-1916.

Kuva 4. Nobel Standardin bensiiniasema Hietalahdentorin laidassa. Sundström Eric. 1926. Helsingin kaupungin museo. N28650. CC BY 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0023sb>

Kuva 5. Oy Shell Ab:n huoltoasema Viiden pennin tulli, Turuntie 80 (Mannerheimintie 108). Sundström Olof. 1930. Helsingin kaupungin museo. N28659. CC BY 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0023s9>

Kuva 6. Oy Shell Ab:n huoltoasema, Viiden pennin tulli, Turuntie 80 (Mannerheimintie 108). Tuntematon valokuvaaja. 1936. Helsingin kaupungin museo. N190835. CC BY 4.0. Haettu 14.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005bp>

Kuva 7. Itäinen Kaukolinja- huoltoasema. Atelier Laurent. noin 1920-luku. Museovirasto, historian kuvakokoelma. HK19591225:1. CC BY 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/museovirasto.1DE93BC2E4066789348AEA9784862697>

Kuva 8. Viipuri Repola Shellin huoltoasema Sergejeffin liikekerrostalon päädyssä. Tuntematon valokuvaaja. 1929–1939. Lappeenrannan museot, Wiipuri-museon kokoelma. WMWE261:1. CC BY-NC-ND 4.0. Haettu 20.8.2021 osoitteesta: https://www.finna.fi/Record/musketti_lpr museot.M40:WMWE261:1

Kuva 9. Oy Shell AB:n huoltoasema, Turun kasarmi. Sundström, Eric. 1928. Helsingin kaupungin museo. CC BY 4.0. Haettu 22.8.2020 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005d3>

Kuva 10. Oy Shell Ab:n huoltoasema Töölöntori, Tuntematon valokuvaaja. 1930-luku. Helsingin kaupungin museo. CC BY 4.0. Kuva rajattu. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005bz>

Kuva 11. Shellin uusi huoltoasema Oulun Pokkitörmällä. 1934. Museovirasto, JOKA Journalistinen kuva-arkisto, Kaleva. JOKAKAL3B:3592. [CC BY 4.0](#). Haettu 10.9.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/museovirasto.C20F03C5536EE90436EB55D96011DD6A>

Kuva 12. Kaupankäyntiä hevoskärryistä Porvoon torilla. Poutvaara, Matti. 1946. Museovirasto, Historian kuvakokoelma, Matti Poutvaaran kokoelma. HK19880108:13009. [CC BY 4.0](#) Kuva rajattu. Haettu 8.9.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/museovirasto.EF540A1A9D95B901743EA264002C3911>

Kuva 13. Aleksanterinkadun TB-huoltamo. Tuntematon kuvaaja. 1950-1960. Teboil-Mobilia. TB-valokuva-877.

Kuva 14. Oy Shell AB:n huoltoasema, Salomonkatu. Foto Saurén. 1936. Helsingin kaupunginmuseum. N190794. [CC BY 4.0](#). Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005ak>,

Kuva 15. Oy Shell Ab:n Salomonkadun huoltoasemaa puretaan. Nasakuva. 1973. Helsingin kaupunginmuseum. N190811. [CC BY 4.0](#). Kuva rajattu. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005b1>

Kuva 16, Esson tyyppiasema. Salomäki, Erika. 2021. Esso Dealer-lehden vuosikerran 1957 kansikuvaa mukaillen.

Kuva 17. Käpylän huoltamo. 1950-1955. Teboil-Mobilia. TB-Valokuva-532

Kuva 18. Lappeenranta Shell-huoltoasema Valtakadun ja Snellmaninkadun risteyksessä. Tuntematon valokuvaaja. 1961. Lappeenrannan museot. KUVKVV2456:23. [CC BY-NC-ND 4.0](#). Haettu 22.8.2021 osoitteesta: https://www.finna.fi/Record/musketti_lprmuseot.M40:KUVKVV2456:23,

Kuva 19. Simonkylän huoltoasema. Karlsson, Stella. 2020. Vantaan kaupunginmuseum. 1446:5. [CC BY 4.0](#). Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/vantaa.kuva:1446:5>

Kuva 20. Turun Teboil. 1974. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-595.

Kuva 21. Union-huoltamo. 1985-1990. Mobilia, Neste. Ne-Valokuva-2309.

Kuva 22. Shell Hirvaskangas. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 23. Teboil Tähtihovi. 25.5.1994. Mobilia, Teboil. TB-Valokuvat-780.

Kuva 24. Niemenharjun matkailukeskus. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 25. Entinen Esson huoltoasema. Ikkala, Marja-Leena. 2018. Museovirasto, Kulttuuriympäristön kuvakokoelma. KY97:1. [CC BY 4.0](#) Haettu 9.9.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/museovirasto.56C2A033E5C6826C70B99FA773F561D6>

Kuva 26. Esson huoltoasema. Pietinen, Otso. 1949. Museovirasto, Historian kuvakokoelma, Pietisen kokoelma. HK19700320:65479. [CC BY 4.0](#). Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/museovirasto.AAB12699203551F8B6AE110975E1D690>

Kuva 27. Mechelininkadun entinen Esso. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 28. Tennispalatsin Teboil huoltamo. ateljeeokuva. 1970-1979. Mobilia, Teboil. TB valokuva 596.

Kuva 29. Shell Etelä-Haaga. Salomäki, Erika. 2020.

Kuva 30. Gamla Shell. Rentola, Janne. 2018. Namnen i våra städer, SLS 2314 Ortnamn I Karleby. SLS 2314 foto 16. [CC BY 4.0](#). Haettu 12.9.2021 osoitteesta: https://www.finna.fi/Record/sls.SLS+2314_SLS+2314+foto+16

Kuva 31. Kokkolan huoltoasema. Nyblin. 1952. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-840.

Kuva 32. SP:n huoltamo Kuopiossa. 1955. Mobilia, Teboil. TB - Valokuva - 497.

Kuva 33. Niiralan entinen Teboil. Korkka, Teija. 2021. Kuvaa rajattu.

Kuva 34. Vesijärvenkadun entinen huoltoasema. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 35. Laitila entinen Esso. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 36. entinen Shell huoltoasema Sastamalassa. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 37. Suvantokadun TB-huoltamo. 1950.1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-887.

Kuva 38. I poliisiipiiri ja liikerakennus linja-autoaseman reunalla vuonna 1963 yleiskuva. Reuna, Rusko. 1963. Turun museokeskus, valokuva-arkisto, Negatiivit NF. RF95754: Val930/1:124. CC BY-ND 4.0. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: https://www.finna.fi/Record/musketti_tmkm.M20:RF95754:%20%20Val930%2F1:124

Kuva 39. Bensiinasema, Gulf, Reijolankatu 3. Grünberg, Constantin. 1959. Helsingin kaupunginmuseum. N20976. CC BY 4.0.

Haettu 22.8.2020 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0000lkzg>

Kuva 40. Linja-auton tankkausta Shell Oy:n Töölöntullin huoltoasemalla, Tukholmankatu 1. Laitila, Unto. 1968. Helsingin kaupunginmuseum. HKL93_43. CC BY 4.0. Haettu 14.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km002074>

Kuva 41. Hyrynsalmi Seo. Salomäki, Tiina. 2021. Kuvaa rajattu.

Kuva 42. Jämsän TB-huoltamo. 1950–1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-890.

Kuva 43. Porvoon TB-huoltamo. 1950-1959. Mobilia, Teboil. TB-valokuva-876.

Kuva 44. Porvoo Teboil. Salomäki, Erika. 2021.

Kuva 45. Nokian TB-huoltamo 1950-luvulla. 1950-1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-498.

Kuva 46. Ouluntie TB. 1950–1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-901.

Kuva 47. Teboil Kemi. Salomäki, Tiina. 2021.

Kuva 48. Pietarsaaren TB-huoltamo. 1950-1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-898.

Kuva 49. Savonlinnan SP-huoltamo. 1950–1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-913.

Kuva 50. Teboil Savonlinna, Salomäki Tiina, 2021. Kuvaa rajattu.

Kuva 51. Kaskentien TB-huoltamo. 1950-1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuvat-880.

Kuva 52. Näkymä Hietalahdenranta 13 kohdalta kaakkoon. Rista, Eeva, SER. 1970. Helsingin kaupunginmuseum. ser094341. CC BY 4.0 Kuvaa rajattu. Haettu 15.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km0000obfp>

Kuva 53. Oy Shell Ab:n huoltoasema Käpylä Tuusulantie- Vaakalinnuntie 3. Tuntematon valokuvaaja. 1937. Helsingin kaupunginmuseum. N190820. CC BY 4.0. Haettu 22.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:000005ba>

Kuva 54. Oy Teboil Ab:n huoltoasema Hämeentie 55. Hakli, Kari. 2001. Helsingin kaupunginmuseum. D1535. CC BY 4.0. Haettu 22.8.2021 osoitteesta: <https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km002g7l>

Kuva 55. Oulun huoltoasema. 1952. Mobilia, Teboil. TB-valokuva-843.

Kuva 56. Kuusamon TB-huoltamo. 1950.1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuvat-903.

Kuva 57. Sotkamun TB. 1950–1959. Mobilia, Teboil. TB-Valokuva-905.